

पूर्वोत्तर रेलवे**लखनऊ मंडल**

स्टेशन संचालन नियमावली सं०-एल०जे०एन०/163

स्टेशन संचालन नियम जारी होने की तिथि:

स्टेशन संचालन नियम लागू होने की तिथि:

लखनऊ जं० के स्टेशन संचालन नियम**बी०जी०**

- टिप्पणी:** i) दि० 10.08.18 से लागू स्टेशन संचालन नियम सं० एल.जे.एन./163 को निरस्त कर निम्नलिखित संशोधित स्टे० संचालन नियम द्वारा प्रस्थापित किया जाता है।
- ii) इस स्टेशन संचालन नियम की एक प्रति स्टेशन मास्टर के कार्यालय में संदर्भ के लिए सदैव उपलब्ध रहेगी तथा इनका अध्ययन पूर्वोत्तर रेलवे पर लागू साधारण एवं सहायक नियमों के साथ किया जायेगा यह स्टेशन संचालन नियम किसी भी रूप में साधारण एवं सहायक नियमों का किसी भी स्थिति में अतिक्रमण नहीं करते हैं।

1. स्टेशन संचालन नियमारेख :

मुसिदूङ/नि./गोरखपुर/पू.उ.रे. सिगनल अन्तर्पाशन योजना सं० एनईआर/एल.जे.एन/एल.जे.एन/एस.आई.पी./2004/वी.ई.आर.जीरो संशोधन 'आर' पर आधारित नियमारेख सं०: जी.एम.(एस.एण्डटी)/आर.बी.एन.एल/एल.के.ओ/2017(आर०डी०)/33 दि० 10.11.17 मय संशोधन 'ए' दि. 15.02.21 तथा ट्रेक्शन ड्राइंग सं० ईएल./टी.आर.डी./एल.जे.एन/ टी.एस.डब्लू.आर./एल.जे.एन/एम.ओ.डी./01 दि० 01.08.23 संलग्न है, जिसमें इस स्टेशन के कांटों, सिगनलों और लाइनों की सामान्य स्थिति दर्शायी गयी है, दुर्घटना आदि की रिपोर्ट करते समय व संदर्भ के सभी मामलों में इसका उल्लेख करे तथा इसमें दिये कांटों, सिगनलों व लाइनों के नम्बर अवश्य अंकित करें।

2. स्टेशन का विवरण :**2.1 सामान्य स्थिति :**

लखनऊ जं० स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के गोण्डा जं०-बादशाहनगर-लखनऊ जं० एवं मानकनगर-ब्लाक हट 'ए'-लखनऊ जं० विद्युतीकृत मार्ग तथा सीतापुर जं०-ऐशबाग जं०-लखनऊ जं० विद्युतीकृत मार्ग पर इकहरी लाइन 'बी' श्रेणी का टर्मिनस जंक्शन स्टेशन है। यह स्टेशन मानक-I अन्तर्पाशित बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित डोमिनो टाइप पैनल से सुसज्जित है। इस स्टेशन पर ऐशबाग जं० तथा ब्लाक हट 'ए' से इकहरी लाइन आती है तथा यह स्टेशन पश्चिम छोर पर स्थित उत्तर रेलवे के पावर केबिन से भी जुड़ा है। यह स्टेशन गोण्डा जं० स्टेशन से 126.02 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

2.2 ब्लाक स्टेशन, किसी भी ओर आई.बी.एच., आई.बी.एस. तथा उनकी दूरी और बाहरी साइडिंगें :**2.2.1 ब्लाक स्टेशन:**

लखनऊ जं० स्टेशन ऐशबाग जं० स्टेशन के पूरब में 2.293 कि०मी० की दूरी पर एवं ब्लाक हट 'ए' स्टेशन के उत्तर में 1.882 कि०मी० की दूरी पर "बी" श्रेणी का टर्मिनस जंक्शन स्टेशन है।

कमश: पृष्ठ 2 पर

2.2.2 नान ब्लाक स्टेशन :

- क ऐशबाग जं० छोर :-
—कोई नहीं—
- ख ब्लाक हट 'ए' छोर:-
—कोई नहीं—

2.3 विभिन्न दिशाओं में स्टेशन के किसी भी ओर ब्लाक खंड सीमा :

स्टेशनों के बीच	वह स्थान जहां से 'ब्लाक खंड' आरम्भ होता है ।	वह स्थान जहां 'ब्लाक खंड' समाप्त होता है ।
लखनऊ जं० — ऐशबाग जं०	इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15 से ।	ऐशबाग जं० स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।
लखनऊ जं० — ब्लाक हट 'ए'	इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-19 से ।	ब्लाक हट 'ए' स्टेशन के डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5 तक ।

2.4 ढलान, यदि कोई हो :

इस स्टेशन के टर्मिनस छोर से जंक्शन छोर की ओर 450 चैनेज तक समतल व उसके आगे 840 चैनेज तक 6670 में 1 की ढलान व उसके आगे 970 चैनेज तक 1780 में 1 की चढ़ाई व उसके आगे 1150 चैनेज तक 500 में 1 की चढ़ाई तथा उसके आगे समतल है।

2.5 ले आउट :

इस स्टेशन का ले आउट 31 लाइनों का है, जिसमें लाइन सं० 1, 3, 4, 5, 6 एवं 8 ट्रैक सर्किटेड रनिंग लाइनें हैं। शेष सभी लाइनें नान रनिंग लाइनें हैं।

2.5.1 (क) चालू लाइनें, संचलन की दिशा और सी.एस.आर. में वाहन क्षमता :

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रुम (मीटर में) (सी०एस०आर०)	वाहन क्षमता (कोच)		अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	LHB		
1	675.00 मी०	30	28	उच्चतल यात्री प्लेटफार्म लाइन है।	विद्युतीकृत
3	619.05 मी०	27	25	उच्चतल यात्री प्लेटफार्म लाइन है।	
4	629.30 मी०	28	26	उच्चतल यात्री प्लेटफार्म लाइन है।	
5	614.50 मी०	27	25	उच्चतल यात्री प्लेटफार्म लाइन है।	
6	335.95 मी०	15	13	उच्चतल यात्री प्लेटफार्म लाइन है।	
8	502.75 मी०	22	20	उच्चतल कैब वे यात्री प्लेटफार्म लाइन है।	

(ख) **ऐशबाग जं० छोर** के लिये रनिंग लाइन सं. 1 व **ब्लाक हट 'ए' छोर** के लिये रनिंग लाइन सं. 3 मेन लाइन है तथा **पावर केबिन (उत्तर रेलवे)** के लिये रनिंग लाइन सं. 6 मेन लाइन है।

(ग) गाड़ियाँ किसी भी रनिंग लाइन पर/से किसी दिशा से/में ली/भेजी जा सकती है।

2.5.2 गैर चालू लाइने और सी०एस०आर० में उनकी क्षमता :-

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रुम (मीटर में) (सी०एस०आर०)	वाहन क्षमता (कोच)		अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	LHB		
2	615.55 मी०	27	25	इन्जन स्केप लाइन है।	विद्युतीकृत
2ए	46.00 मी०	—	—	इन्जन स्टैब्लिंग लाइन है।	

कमशः पृष्ठ 3 पर

7	329.90 मी०	14	13	इन्जन स्केप लाइन है।	विद्युतीकृत
7ए	29.00 मी०	—	—	इन्जन स्टेब्लिंग लाइन है।	
9	684.80 मी०	30	28	स्टेब्लिंग लाइन	आंशिक विद्युतीकृत
10	642.60 मी०	28	26	स्टेब्लिंग लाइन	आंशिक विद्युतीकृत
11	754.60 मी०	33	31	स्टेब्लिंग लाइन	आंशिक विद्युतीकृत
11ए	559.60 मी०	25	23	स्टेब्लिंग लाइन	आंशिक विद्युतीकृत
12	151.40 मी०	6	6	स्टेब्लिंग लाइन	विद्युतीकृत
13	526.80 मी०	23	21	स्टेब्लिंग लाइन	आंशिक विद्युतीकृत
13ए	189.00 मी०	8	7	व्हील लेथ/स्टेब्लिंग लाइन	आंशिक विद्युतीकृत
14	616.00 मी०	27	25	वाशिंग पिट लाइन	आंशिक विद्युतीकृत
15	641.50 मी०	28	26	वाशिंग पिट लाइन	आंशिक विद्युतीकृत
15ए	642.18 मी०	28	26	वाशिंग पिट लाइन	आंशिक विद्युतीकृत
16	240.00 मी०	10	10	सिक लाइन	अविद्युतीकृत
—	—	—	—	व्हील पार्किंग लाइन	अविद्युतीकृत
17	240.00 मी०	10	10	सिक लाइन	अविद्युतीकृत
18	111.00 मी०	4	4	पर्यटक प्लेटफार्म/इन्जन स्टेब्लिंग लाइन	विद्युतीकृत
19	340.35 मी०	15	14	शन्टिंग नेक लाइन	विद्युतीकृत
20	65.00 मी०	2	2	सैलून साइडिंग लाइन	विद्युतीकृत
21	255.70 मी०	11	10	शन्टिंग नेक लाइन	विद्युतीकृत
22	78.90 मी०	—	—	इन्जन स्टेब्लिंग लाइन	विद्युतीकृत
22ए	34.00 मी०	—	—	ट्रिप शेड साइडिंग लाइन	विद्युतीकृत
23	550.00 मी०	24	22	स्टेब्लिंग लाइन	आंशिक विद्युतीकृत
24	546.95 मी०	24	22	स्टेब्लिंग लाइन	आंशिक विद्युतीकृत
25	585.28 मी०	26	24	स्टेब्लिंग लाइन	आंशिक विद्युतीकृत

2.5.3 ले आउट की कोई मुख्य विशेषता : —

- अ. यह एक टर्मिनस स्टेशन है।
 ब. पूर्वोत्तर रेलवे के लखनऊ जं० पैनल व उत्तर रेलवे के पावर केबिन के मध्य गाड़ी संचालन को यार्ड मूवमेन्ट माना गया है, इसलिये प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान करते हुये सम्बन्धित स्लाट लेकर/देकर गाड़ी संचालन किया जायेगा।

2.6 समपार :

- 2.6.1 स्टेशन सीमा के भीतर स्थित समपार फाटकों की श्रेणी, स्थिति एवं संचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारियों का विवरण निम्न है :

फाटक सं०	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त-र्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालितचेतावनी प्रणाली (टी.ए.डब्ल्यू.डी.) उपलब्ध है
2 ट्राफिक	विशेष	अप अग्रिम प्रस्थान (ऐशबाग जं.)/अप डिस्टेन्ट सिगनल सं० एस-12 एवं अप होम सिगनल सं० एस-16 तथा डा० प्रस्थान (ब्लाक हट 'ए') /डाउन डिस्टेन्ट सिगनल सं० एस-5 एवं डाउन होम सिगनल सं० एस-20 के मध्य कि०मी० 1/19-20 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर ऐशबाग जं० व ब्लाक हट 'ए' कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं

क्रमशः पृष्ठ 4 पर

2.6.2 स्टेशन सीमा के बाहर स्थित इस स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़े समपार फाटकों की श्रेणी, स्थिति एवं संचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारियों का विवरण निम्न है :

— कोई नहीं —

3 संचालन की प्रणाली और साधन :

अगल-बगल के स्टेशनों के मध्य "पूर्ण ब्लाक पद्धति" लागू है। इस स्टेशन पर लगाये गये ब्लाक उपकरणों का प्रकार निम्नवत् है :

लगे ब्लाक उपकरणों के प्रकार	सहकारी / असहकारी	परिचालन के लिये उत्तरदायी कर्मचारी	चाभी जिसके पास रखी जाती है	टिप्पणी
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर ब्लाक हट 'ए' के कार्यालय में स्थापित टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन कान्टीन्युअस ट्रैक सर्किट के साथ टोकेनलेस ब्लाक पैनल से सम्बद्ध है।	सहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर / पैनल	कार्यरत स्टेशन मास्टर / पैनल	—
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर ऐशबाग जं० के कार्यालय में स्थापित टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन कान्टीन्युअस ट्रैक सर्किट के साथ टोकेनलेस ब्लाक पैनल से सम्बद्ध है।	सहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर / पैनल	कार्यरत स्टेशन मास्टर / पैनल	—

टिप्पणी :क. कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा यह सुनिश्चित किया जायेगा कि उसके अतिरिक्त कोई अन्य व्यक्ति उपर्युक्त विद्युत ब्लाक यंत्र को परिचालित नहीं कर रहा है, विस्तृत अनुदेशो हेतु सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक का अध्याय 14 तथा स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी'— का अनुलग्नक—III देखें।

ख. पूर्वोत्तर रेलवे के लखनऊ जं० पैनल व उत्तर रेलवे के पावर केबिन के मध्य गाड़ी संचालन को यार्ड मूवमेन्ट माना गया है।

यदि उत्तर रेलवे पावर केबिन से लखनऊ जं० गाड़ी आनी है तो स्टेशन मास्टर लखनऊ जं० (पैनल) होम सिगनल सं० एस—24 तक गाड़ी आने की अनुमति हेतु उत्तर रेलवे पावर केबिन से प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान कर स्लाट सं० 40 देगा।

यदि लखनऊ जं० से उत्तर रेलवे पावर केबिन को गाड़ी जानी है तो उत्तर रेलवे पावर केबिन, लखनऊ जं० (पैनल) से प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान कर पैनल स्विच सं० 81 को घुमाकर लखनऊ जं० (पैनल) को स्लाट देगा तब लखनऊ जं० (पैनल) द्वारा इण्टरमीडिएट स्टार्टर सिगनल सं० एस—13 को आफ किया जायेगा।

(विस्तृत अनुदेशो हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी'— का अनुलग्नक— IV देखें।)

4. सिगनलिंग और अन्तर्पार्शन प्रणाली :

4.1 यह स्टेशन मानक—I अन्तर्पार्शित बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित डोमिनो टाइप पैनल से सुसज्जित है। मोटर चालित कांटों एवं सिगनलों को कार्यरत स्टेशन मास्टर के कक्ष में स्थापित डोमिनो पैनल पर प्रदत्त पुश बटनों के द्वारा परिचालित किया जायेगा।

कमशः पृष्ठ 5 पर

स्टेशन मास्टर/पैनल द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा कि स्टेशन के समस्त कलर लाइट/पोजीशन लाइट सिगनल अनवरत दिन-रात साधारण एवं सहायक नियम 3.49(2)(बी) के अनुसार जलते रहेंगे। इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" का अनुलग्नक -II देखें।

(i) सिगनल/प्वाइंट को लीवर फ्रेम/कंट्रोल पैनल/वी.डी.यू./सी.टी.सी. से संचालन विधि :-
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" को देखें।

(ii) एक्सल काउन्टर/ट्रैक सर्किट का रनिंग लाइनों में प्रावधान :-
इस स्टेशन पर एक्सल काउन्टर का प्रावधान नहीं है। सभी रनिंग लाइनें ट्रैक सर्किटेड है।

(iii) कालिंग आन सिगनल/आई.बी.एस. :

क्र० सं०	कालिंग आन सिगनल संख्या	विवरण
1	अप कालिंग आन सिगनल सं० सी-14	यह ऐशबाग जं. छोर पर अप होम सिगनल सं० एस-16 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। ऐशबाग छोर से लाइन सं. 1 में या रुटिंग होम सिगनल सं.एस-4 तक आने के लिए है।
2	डाउन कालिंग आन सिगनल सं० सी-18	यह डाउन होम सिगनल सं० एस-20 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। ब्लाक हट 'ए' छोर से रुटिंग होम सिगनल सं० एस-4 तक आने के लिये।
3	डाउन कालिंग आन सिगनल सं० सी-22	यह डाउन होम सिगनल सं० एस-24 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह उत्तर रेलवे पावर केबिन छोर से डाउन रुटिंग होम सिगनल सं० एस-12 तक आने के लिये।
4	कालिंग आन सिगनल सं० सी-2	यह रुटिंग होम सिगनल सं० एस-4 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं. 1/3/4/5 में या रुटिंग होम सिगनल सं० एस-8 तक आने के लिए है।
5	कालिंग आन सिगनल सं० सी-6	यह रुटिंग होम सिगनल सं० एस-8 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं० 6/8 में आने के लिए है।
6	डाउन कालिंग आन सिगनल सं० सी-10	यह डाउन रुटिंग होम सिगनल सं० एस-12 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह उत्तर रेलवे पावर केबिन छोर से रुटिंग होम सिगनल सं० एस-4 या एस-8 तक या लाइन सं० 4/5/8 में आने के लिए है।

(iv) फिक्सड वार्नर एवं स्टेशनों पर स्टाप बोर्ड :-
इस स्टेशन पर फिक्सड वार्नर सिगनलो की व्यवस्था नहीं है। रनिंग लाइन सं० 1, 3, 4, 5, 6 व 8 पर टर्मिनस छोर पर स्टाप बोर्डों की व्यवस्था है।

(v) आपात कास ओवर :-
कोई नहीं

क्रमशः पृष्ठ 6 पर

(vi) स्थाई रूप से लाक किये गये कांटे : -

काँटा सं०	विवरण	इंडीकेटर लगे हैं या नहीं	सेटिंग की सामान्य स्थिति	नियंत्रण चाभी का नाम	मोटर/यांत्रिक संचालित	रेल परिपथ है या नहीं	पृथक्कीकरण के साधन		टिप्पणी
							साधन	लाइन सं० के मध्य	
501	इकहरे एचपीके ताला युक्त काँटा	नहीं	लाइन सं० 8 के लिये व लाइन सं० 19 के कास ओवर के विरुद्ध सेट व लाकड	के	यांत्रिक	है	काँटा सेट करके	8 व 19	चाभी के काँटा सं० 501 ए में लाकड रहती है।
501ए	दोहरे एचपीके ताला युक्त काँटा	नहीं	लाइन सं० 19 के लिये व लाइन सं० 8 के कास ओवर के विरुद्ध सेट व लाकड	एफ	यांत्रिक	नहीं	काँटा सेट करके	19 व 8	चाभी 'एफ' स्टे. मा. के कार्यालय में लगे के.एल.सी.आर. में लाकड रहती है।
502 एक्स	इकहरे एचपीके ताला युक्त डिरेलिंग स्विच	है	लाइन सं० 20 पर डिरेल करने के लिये सेट व लाकड	एफ-1	यांत्रिक	है	काँटा सेट करके	20 व 6	चाभी 'एफ-1' स्टे० मा० के कार्यालय में लगे के.एल.सी.आर. में लाकड रहती है।

नोट :-की लाकिंग फेल हो जाने पर काँटा सं० 501 व 502 को नार्मल स्थिति में क्लैम्प व पैड लाक करके उसको स्थायी रूप से ताला बन्द काँटे मानकर पैड लाक की चाभियों कार्यरत स्टेशन मास्टर/पैनल अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखेगा।

(vii) यांत्रिक रूप से संचालित स्टेशनों पर मोटर द्वारा परिचालित कांटे :

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(viii) आपात/कैंक हैण्डल चाभियों और उनकी अभिरक्षा :

आपात/कैंक हैण्डल चाभियों का विवरण और उनकी अभिरक्षा स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।

(ix) कांटे/ट्रैप कांटे/सिगनल/एक्सल काउन्टर/ट्रैक सर्किट के संकेत

(इलेक्ट्रिक/बैनर किस्म के) :

(अ) सभी कांटे विद्युतीय परिचालित कांटे हैं जो अपेक्षित रूट के लिए स्वचालित रूप से सेट हो जाते हैं, जब सम्बन्धित रूट बटन और सिगनल बटन को क्षणभर के लिए साथ-साथ दबाया जाता है जब सम्बन्धित सिगनल आफ हो जाएगा तो यह कांटा सेट और लाक हो जाएगा। सिगनल आफ न होने के मामले में लगे हुए संकेतक द्वारा कांटे की जांच की जाएगी। कांटे/कांटों के अपेक्षित रूट में स्वचालित रूप से सेट न होने के मामले में प्रत्येक कांटे को व्यक्तिगत रूप से परिचालित किया जाएगा। यदि कांटे व्यक्तिगत रूप से परिचालित करने पर भी सेट न हों तो कैंक हैण्डल प्रक्रिया द्वारा इन्हें अपेक्षित स्थिति में सेट किया जा सकता है।

क्रमशः पृष्ठ 7 पर

प्रत्येक कांटे को व्यक्तिगत रूप से अथवा कैंन्क हैन्डलिंग द्वारा परिचालित करने पर भी अपेक्षित सिगनल आफ न होने के मामले में सम्बन्धित सिगनल को खराब समझा जाएगा और खराब सिगनलों से गाड़ियों को पास कराने की कार्रवाई की जाएगी। विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' देखे।

(ब) ट्रैप कांटा संकेत:-

—कोई नहीं—

(स) एक्सल काउन्टर के संकेत:-

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(द) ट्रैक सर्किट इंडीकेशन:

पैनल पर ट्रैक सर्किटों के ऊपर प्रकाश पट्टियों (स्टिप) का प्रावधान है, जो ट्रैक सर्किट पर गाड़ी नहीं रहने पर प्रकाशित नहीं होती है। जब कोई सिगनल "आफ" किया जाता है तो उसके मार्ग में पड़ने वाले तथा ओवर लैप की ट्रैक सर्किटों की सफेद प्रकाश पट्टिया प्रकाशित हो जाती है। जब गाड़ी ट्रैक सर्किट पर आती है तब प्रकाश पट्टियों का सफेद प्रकाश बुझ जाता है और लाल प्रकाश जल जाता है। गाड़ी जब ट्रैक सर्किट को पार कर जाती है तब लाल प्रकाश बुझकर पुनः सफेद प्रकाश जल जाता है। ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में ये प्रकाश पट्टियां लाल प्रकाश से प्रकाशित हो जाती है।

टिप्पणी: गाड़ी ट्रैक पर आने पर यदि लाल प्रकाश पट्टी प्रकाशित नहीं हो तो इसका अर्थ यह है कि लघु प्रकाश बत्ती पयूज हो गयी है, इसके मरम्मत हेतु संबंधित विद्युत सिगनल अनुरक्षक को तुरन्त सूचित करें। यदि सफेद प्रकाश पट्टी का प्रकाशित होना अपेक्षित हो और वह न जलती हो तो स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से जांच करे कि ट्रैक साफ है अथवा नहीं। यदि साफ है तो ट्रैक सर्किट को सही कार्यशील समझा जाय तथापि बत्ती मरम्मत हेतु सम्बन्धित विद्युत सिगनल अनुरक्षक को तुरन्त सूचित करें।

(य) कांटो का संकेत :

एक सफेद प्रकाश स्टिप (पट्टी) प्रत्येक कांटे के ट्रैक सर्किट पर कांटे की नार्मल/रिवर्स स्थिति के अनुसार प्रकाशित रहता है। जब सम्बन्धित कांटा बटन एवं डब्लू डब्लू एन बटन कांटो को संचालित करने के लिए दबाते हैं तो कांटे के नार्मल/रिवर्स स्थिति में सेट एवं लाक होने पर सफेद प्रकाश का स्टिप फ्लैश करना प्रारम्भ कर देती है, फिर सफेद प्रकाश स्टिप स्थिर हो जाती है। विफलता की स्थिति में सफेद स्टिप फ्लैश करती रहती है।

टिप्पणी: मोटर कांटे पर नान सिगनल मूवमेन्ट के पश्चात कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाहिए कि वह सम्बन्धित मोटर कांटो को नार्मल/रिवर्स स्थिति में चलाकर उसकी जांच कर ले तथा उनके सम्बन्धित सूचकों को पैनल पर सुनिश्चित कर ले तथा इस जांच की प्रविष्टि स्टेशन मास्टर डायरी में अवश्य करें।

क्रमशः पृष्ठ 8 पर

- (x) कांटे/सिगनल/गेट कंट्रोल स्वीचों का उपयोग करते हुए रुट सेंटिंग के लिये लीवर फ्रेम/नियंत्रण पैनल वीडियो डिस्प्ले यूनिट :
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।
- (xi) कांटों का पृथक परिचालन :
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।
- (xii) स्टेशन सीमा के भीतर गेटों का परिचालन :
—कोई नहीं—
- (xiii) क्रैंक हैण्डिल का उपयोग करते हुए कांटों की सेंटिंग :
जब कभी किसी प्वाइण्ट को आपेक्षित पोजीशन में रुट आपरेशन सिस्टम या इमरजेन्सी प्वाइण्ट आपरेशन द्वारा सेट करना सम्भव न हो तो यह निष्कर्ष होगा कि प्वाइण्ट को कंट्रोल पैनल से इलेक्ट्रिकली सेट नहीं किया जा सकता है, इस प्रकार कांटा सेट न होने पर कांटो को क्रैंक हैण्डिल द्वारा सेट किया जाएगा। क्रैंक हैण्डिल चाभी यार्ड में विभिन्न लोकेशन बाक्सों में उपलब्ध है।
ऐसे मामले में स्टे. मास्टर/पैनल, यार्ड में विभिन्न लोकेशन बाक्सों में इलेक्ट्रिकली लाकड रखे गये सम्बन्धित क्रैंक हैण्डिल चाभी को पैनल से रिलीज करके जैसा कि इस स्टेशन कि स्टे.सं.नियमों में संलग्न परिशिष्ट 'बी' में वर्णित है के अनुसार प्वाइण्ट को सेट करायेगा।

टिप्पणी :

- (i) प्रत्येक बार जब विद्युत कांटा मशीन से संचालित कांटो का हाथ द्वारा संचालन करने या टेस्टिंग करने हेतु के.एल.सी.आर. चाभी निकाला जाये तब इस आशय की प्रविष्टि स्टे०मा० द्वारा इस उद्देश्य से बनाये गये रजिस्टर जिसमें स्टे.सं.नि. में संलग्न परिशिष्ट 'बी' अनुलग्नक-I में दिये गये प्रोफार्मा के अनुसार की जायेगी।
 - (ii) जब भी के.एल.सी.आर. चाभी संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारी को अनुरक्षण या टेस्टिंग इत्यादि हेतु दिया जाये तो सम्बन्धित कांटे का वियोजन निर्धारित प्रारूप पर अवश्य लिया जाये, जिसका रख रखाव अलग से रखा जाये।
 - (iii) सम्बन्धित सिगनल विभाग के कर्मचारी से रिकनेक्शन मेमों के साथ क्रैंक हैण्डिल चाभी प्राप्त होने पर सामान्य कार्य प्रणाली अपनायी जाये।
 - (iv) डिस्कनेक्शन की अवधि में गाड़ियों का परिचालन साधारण एवं सहायक नियम 3.69(1)(3) एवं 3.70(1)(2) के अनुसार करें।
- (xiv) आपातकालीन संचालन के लिये उपलब्ध वीडर काउन्टर के रख रखाव हेतु

1. आपातकालीन रुट रिलीज वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)।
2. आपातकालीन रुट कैंन्सीलेशन वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)।
3. कालिंग आन सिगनल वीडर काउन्टर।
4. आपातकालीन सिगनल रिप्लेसमेन्ट वीडर काउन्टर (ईजीजीएन)।
5. क्रैंक हैण्डिल वीडर काउन्टर।
6. टोकेनलेस ब्लॉक पैनल (ऐशबाग जं०) हेतु वीडर काउन्टर
7. आपातकालीन कॉटा संचालन वीडर काउन्टर (ईडब्लूएन)।
8. टोकेनलेस ब्लॉक पैनल (ब्लॉक हट 'ए') हेतु वीडर काउन्टर

टिप्पणी: स्टेशन मास्टर वीडर काउन्टर रजिस्टर को वीडर काउन्टर द्वारा दर्शायी गयी संख्या के अनुसार अद्यतन रखेंगे।

कमश: पृष्ठ 9 पर

- (xv) गाड़ी बचाव और चेतावनी प्रणाली (टी.पी.डब्ल्यूएस.) तथा टक्कर रोधी उपकरण (ए.सी.डी) की कार्य विधि :-
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- (xvi) बर्थिंग पोर्शन और आई.बी.एस. सेक्शन पर एक्सल काउन्टर की खराबी के मामले में रीसेटिंग की पद्धति :-
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- (xvii) कांटो का आपात संचालन :
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है ।
- (xviii) आपात मार्ग रद्दीकरण :
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है ।
- (xix) ब्लाक की क्लियरिंग :
ऐशबाग जं०/ब्लाक हट 'ए' छोर हेतु सत्त ट्रैक सर्किटेड के क्लीयर इण्डिकेशन के द्वारा ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेंगे। इण्डिकेशन के विफलता की स्थिति में सम्बन्धित गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करके ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेगा।
पावर केबिन छोर हेतु स्टेशन मास्टर/पैनल स्टेशन पर आने वाली गाड़ियों का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करके ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेगा।

4.1.1 आगमन सिगनल :-

4.1.1.1 ऐशबाग जं० छोर से :-

- (क) अप डिस्टेंट सिगनल/अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल (ऐशबाग) सं० एस-12 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है। एक पीला आस्पेक्ट लखनऊ जं०-ऐशबाग जं० ब्लाक पैनल की 'ट्रेन गोइंग टू' स्थिति तथा समपार सं० 2 की बन्द व लाक स्थिति पर निर्भर है। दो पीला आस्पेक्ट लखनऊ जं०-ऐशबाग जं० ब्लाक पैनल की 'ट्रेन गोइंग टू' स्थिति, समपार सं० 2 की बन्द व लाक स्थिति तथा अप होम सिगनल सं० एस-16 की आफ स्थिति पर निर्भर है।
- (ख) अप होम सिगनल सं० एस-16 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है जंक्शन रुट इंडिकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :-
- (i) लाइन सं० 1 के लिए जंक्शन रुट इंडिकेटर रहित।
(ii) जंक्शन रुट इंडिकेटर सहित रुटिंग होम सिगनल सं० एस-4 तक आने के लिए।

4.1.1.2 ब्लाक हट 'ए' छोर से :-

- (क) डाउन डिस्टेंट/डाउन प्रस्थान (ब्लाक हट 'ए') सिगनल सं० एस-5 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है इसका एक पीला आस्पेक्ट लखनऊ जं०-ब्लाक हट 'ए' ब्लाक पैनल की 'ट्रेन गोइंग टू' स्थिति एवं समपार सं० 2 के बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है तथा दो पीला आस्पेक्ट लखनऊ जं०-ब्लाक हट 'ए' ब्लाक पैनल की 'ट्रेन गोइंग टू' स्थिति एवं समपार सं० 2 के बन्द व लाक स्थिति एवं डाउन होम (लखनऊ जं०) सिगनल सं० एस-20 द्वारा नियन्त्रित है ।

कमश: पृष्ठ 10 पर

(ख) डाउन होम सिगनल सं० एस-20 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है। पीला संकेत रुटिंग होम सिगनल सं० एस-4 तक आने के लिए।

4.1.1.3 उत्तर रेलवे पावर केबिन छोर से :-

(क) डाउन होम सिगनल सं० एस-24 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है। पीला संकेत डाउन रुटिंग होम सिगनल सं० एस-12 तक आने के लिए।

4.1.1.4 डाउन रुटिंग होम सिगनल सं० एस-12 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय:-

बॉया प्रथम जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित रुटिंग होम सिगनल सं० एस-4 तक आने हेतु।

बॉया द्वितीय जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 4 हेतु।

बॉया तृतीय जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 5 हेतु।

बिना जंक्शन रुट इंडीकेटर के रुटिंग होम सिगनल सं० एस-8 तक आने हेतु।

दॉया जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ लाइन सं० 8 के लिये।

4.1.1.5 रुटिंग होम सिगनल सं० एस-4 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय:-

बॉया प्रथम जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 1 के लिये।

बिना जंक्शन रुट इंडीकेटर के लाइन सं० 3 के लिये।

दॉया प्रथम जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित रुटिंग होम सिगनल सं० एस-8 तक आने हेतु।

दॉया द्वितीय जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 5 के लिये।

दॉया तृतीय जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 4 के लिये।

4.1.1.6 रुटिंग होम सिगनल सं० एस-8 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय:-

बिना जंक्शन रुट इंडीकेटर के लाइन सं० 6 के लिये।

दॉया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 8 के लिये।

4.1.2 प्रस्थान सिगनल :-

(i) प्रस्थान सिगनल सं० एस-1 रुट इंडीकेटर रहित लाइन सं० 1 से ऐशबाग जं० के लिए।

प्रस्थान सिगनल सं० एस-1 बॉया प्रथम रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 1 से उत्तर रेलवे पावर केबिन के लिए।

प्रस्थान सिगनल सं० एस-1 बॉया द्वितीय रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 1 से ब्लाक हट 'ए' के लिए।

नोट :-प्रस्थान सिगनल सं० एस-1 कर्व में होने के कारण डाइवर को दिखायी न देने के कारण एक रिपीटर सिगनल सं० आर-एस-1 का प्रावधान किया गया है।

(ii) प्रस्थान सिगनल सं० एस-5 दॉया रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 3 से ऐशबाग जं० के लिए।

प्रस्थान सिगनल सं० एस-5 रुट इंडीकेटर रहित लाइन सं० 3 से ब्लाक हट 'ए' के लिए।

कमशः पृष्ठ 11 पर

- प्रस्थान सिगनल सं० एस-5 बाँया रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 3 से उत्तर रेलवे पावर केबिन के लिए ।
- (iii) प्रस्थान सिगनल सं० एस-7 रुट इंडीकेटर रहित लाइन सं० 4 से उत्तर रेलवे पावर केबिन के लिए ।
प्रस्थान सिगनल सं० एस-7 दाँया प्रथम रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 4 से ऐशबाग जं० के लिए ।
प्रस्थान सिगनल सं० एस-7 दाँया द्वितीय रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 4 से ब्लाक हट 'ए' के लिए ।
- (iv) प्रस्थान सिगनल सं० एस-9 रुट इंडीकेटर रहित लाइन सं० 5 से उत्तर रेलवे पावर केबिन के लिए ।
प्रस्थान सिगनल सं० एस-9 दाँया प्रथम रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 5 से ऐशबाग जं० के लिए ।
प्रस्थान सिगनल सं० एस-9 दाँया द्वितीय रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 5 से ब्लाक हट 'ए' के लिए ।
- (v) प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 रुट इंडीकेटर रहित लाइन सं० 6 से उत्तर रेलवे पावर केबिन के लिए ।
प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 दाँया प्रथम रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 6 से ऐशबाग जं० के लिए ।
प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 दाँया द्वितीय रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 6 से ब्लाक हट 'ए' के लिए ।
- (vi) प्रस्थान सिगनल सं० एस-17 रुट इंडीकेटर रहित लाइन सं० 8 से उत्तर रेलवे पावर केबिन के लिए ।
प्रस्थान सिगनल सं० एस-17 दाँया प्रथम रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 8 से ऐशबाग जं० के लिए ।
प्रस्थान सिगनल सं० एस-17 दाँया द्वितीय रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 8 से ब्लाक हट 'ए' के लिए ।
- (vii) अप इण्टरमीडिएट प्रस्थान सिगनल सं० एस-13 रनिंग लाइन सं० 1/3/4/5/6/8 से आने वाली गाड़ी को उत्तर रेलवे पावर केबिन लखनऊ जाने हेतु ।
- (viii) अप अग्रिम प्रस्थान/अप डिस्टेन्ट (ब्लाक हट 'ए') सिगनल सं० एस-19 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है। इसका 'आफ' आस्पेक्ट ब्लाक हट 'ए' छोर के टोकनलेस ब्लाक यन्त्र एवं अप होम सिगनल (ब्लाक हट 'ए') सं० एस-8 द्वारा नियन्त्रित है।
- (ix) डाउन अग्रिम प्रस्थान/डाउन डिस्टेन्ट सिगनल (ऐशबाग जं०) सं० एस-15 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है। इसका एक पीला आस्पेक्ट ऐशबाग जं० छोर के टोकनलेस ब्लाक यन्त्र तथा दो पीला आस्पेक्ट ऐशबाग जं० छोर के टोकनलेस ब्लाक यन्त्र एवं डाउन होम सिगनल (ऐशबाग जं०) सं० एस-11 द्वारा नियन्त्रित है।
- नोट :प्रस्थान सिगनल सं० एस-1, एस-5, एस-7, एस-9 व एस-11 कर्व पर है अतः गार्ड को प्रस्थान सिगनल के संकेत की जानकारी के लिये सम्बन्धित प्लेटफार्म के उचित स्थान पर प्रस्थान संकेतक का प्रावधान किया गया है।

क्रमशः पृष्ठ 12 पर

4.1.3 अतिरिक्त सिगनल :

(क) आश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल सं.	किस सिगनल के नीचे स्थित है	विवरण
एसएच-41	प्रस्थान सिगनल सं० एस-1	लाइन सं० 1 से लाइन सं० 22/डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15/अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-19/अप इण्टरमीडिएट प्रस्थान सिगनल सं० एस-13 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एसएच-43	प्रस्थान सिगनल सं० एस-5	लाइन सं० 3 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15/अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-19/अप इण्टरमीडिएट प्रस्थान सिगनल सं० एस-13 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एसएच-44	रुटिंग होम सिगनल सं० एस-4	लाइन सं० 1/2/3 में या शन्ट सिगनल सं० एस एच-78 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एसएच-45	प्रस्थान सिगनल सं० एस-7	लाइन सं० 4 से शन्ट सिगनल सं० एस एच-77 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एसएच-46	रुटिंग होम सिगनल सं० एस-8	लाइन सं० 8 में या शन्ट सिगनल सं० एस एच-76 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-47	प्रस्थान सिगनल सं० एस-9	लाइन सं० 5 से शन्ट सिगनल सं० एस एच-77 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-49	प्रस्थान सिगनल सं० एस-11	लाइन सं० 6 से शन्ट सिगनल सं० एस एच-77 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-50	डाउन रुटिंग होम सिगनल सं० एस-12	उत्तर रेलवे मेन लाइन से लाइन सं० 8 में/शन्टिंग नेक लाइन सं० 19 में/शन्ट सिगनल सं० एस एच-78/रुटिंग होम सिगनल सं० एस-4 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-52	डाउन होम सिगनल सं० एस-24	डाउन रुटिंग होम सिगनल सं० एस-12 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-53	अप इण्टरमीडिएट प्रस्थान सिगनल सं० एस-13	शन्ट सिगनल सं० एस एच-81 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-57	प्रस्थान सिगनल सं० एस-17	लाइन सं० 8 से शन्ट सिगनल सं० एस एच-77 तक/अप इण्टरमीडिएट प्रस्थान सिगनल सं० एस-13 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
(ख) अनाश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल सं.	कहाँ पर स्थित है	विवरण
एस एच-58	कॉटा सं० 218 एक्स के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	इन्जन स्टेब्लिंग लाइन सं० 22 से रनिंग लाइन सं० 1 में शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-59	कॉटा सं० 219 बी के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	ऐशबाग जं० छोर के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15 तक अथवा ट्रिप शेड साइडिंग में शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-60	कॉटा सं० 222 एक्स के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	ट्रिप शेड साइडिंग से इन्जन स्टेब्लिंग लाइन सं० 22 में शंटिंग हेतु आने के लिये।

कमश: पृष्ठ 13 पर

एस एच-61	टर्मिनल छोर पर कॉटा सं० 201ए के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	लाइन सं० 1/2 में शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-62	लाइन सं० 1 पर कॉटा सं० 201ए के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	लाइन सं० 1 से स्नैग डेड एण्ड तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-63	टर्मिनल छोर पर कॉटा सं० 202ए के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	लाइन सं० 2/3 में शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-64	लाइन सं० 2 पर कॉटा सं० 202बी के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	लाइन सं० 2 से लाइन सं० 2ए पर/लाइन सं० 1/3 के स्नैग डेड एण्ड तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-65	टर्मिनल छोर पर कॉटा सं० 203ए के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	लाइन सं० 4/5 में शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-66	लाइन सं० 3 पर कॉटा सं० 202ए के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	लाइन सं० 3 से स्नैग डेड एण्ड तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-67	लाइन सं० 20 पर कॉटा सं० 204ए के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	सैलून साइडिंग लाइन सं० 20 से लाइन सं० 6/7 में शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-68	लाइन सं० 4 पर कॉटा सं० 203बी के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	लाइन सं० 4 से लाइन सं० 5 के स्नैग डेड एण्ड तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-69	लाइन सं० 2ए पर कॉटा सं० 201बी के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	लाइन सं० 2ए से लाइन सं० 2 में शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-70	लाइन सं० 5 पर कॉटा सं० 203ए के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	लाइन सं० 5 से स्नैग डेड एण्ड तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-71	लाइन सं० 7 पर कॉटा सं० 206एक्स के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	लाइन सं० 7 से शन्ट सिगनल सं० एस एच 77 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-72	लाइन सं० 6 पर कॉटा सं० 204ए के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	लाइन संख्या 6 से कांटा सं० 502एक्स तक जाने के लिये।
एस एच-73	लाइन सं० 18 पर कॉटा सं० 207एक्स के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	इन्जन स्टैब्लिंग लाइन सं० 18 से शन्ट सिगनल सं० एस एच 77 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-74	लाइन सं० 7 पर कॉटा सं० 204बी के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	लाइन सं० 7 से लाइन सं० 20(सैलून साइडिंग) / लाइन सं० 8/7ए के स्नैग डेड एण्ड तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-75	लाइन सं० 2 पर कॉटा सं० 209एक्स के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	इन्जन स्केप लाइन सं० 2 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15/अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-19/अप इण्टरमीडिएट प्रस्थान सिगनल सं० एस-13 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।

कमशः पृष्ठ 14 पर

एस एच-76	कॉटा सं० 206 के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	लाइन सं० 6/7 में शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-77	कॉटा सं० 212ए के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	स्टेशन यार्ड से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15/अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-19/अप इण्टरमीडिएट प्रस्थान सिगनल सं० एस-13 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-78	कॉटा सं० 211 के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	लाइन सं० 4/5/18 या रुटिंग होम सिगनल सं० एस-8 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-79	कॉटा सं० 215एक्स के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	शान्तिग नेक लाइन सं० 19 से उत्तर रेलवे पावर केबिन की ओर शन्ट सिगनल सं० एस एच 81 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-80	कॉटा सं० 214बी के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	ऐशबाग जं० छोर से लाइन सं० 1/22 पर अथवा रुटिंग होम सिगनल सं० एस-4 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-81	कॉटा सं० 216 के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	स्टेशन यार्ड से शान्तिग नेक लाइन सं० 21 या उत्तर रेलवे पावर केबिन के शन्ट सिगनल सं० 253 तक अथवा कोचिंग काम्पलेक्स लाइनो में शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-82	कॉटा सं० 214ए के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	ब्लाक हट 'ए' छोर से रुटिंग होम सिगनल सं० एस-4 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-83	टर्मिनल छोर पर कॉटा सं० 221ए के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	लाइन सं० 7/8 में शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-84	लाइन सं० 8 पर कॉटा सं० 221ए के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	लाइन सं० 8 से स्नैग डेड एण्ड तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-85	लाइन सं० 7ए पर कॉटा सं० 221बी के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	लाइन सं० 7ए से लाइन सं० 7 में शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस एच-86	कॉटा सं० 216एक्स के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	कोचिंग काम्पलेक्स लाइनो से डाउन रुटिंग होम सिगनल सं० एस-12 तक शंटिंग हेतु।
एस एच-88	कॉटा सं० 217एक्स के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	शंटिंग नेक लाइन सं० 21 से डाउन रुटिंग होम सिगनल सं० एस-12 तक शंटिंग हेतु।

टिप्पणी : (i) विस्तृत विवरण हेतु स्टे.सं.नि. में संलग्न परिशिष्ट "बी" देखें।

(ii) सिगनल की विफलता की स्थिति में गाडियों सा० एवं सहा० नियम 3.68, 3.69, 3.70, 3.71 एवं 3.74 के अनुसार चलेगी। कार्यरत स्टेशन मास्टर/पैनल खराब सिगनल एडवाइस टी-369(3बी) जारी करने के लिये जिम्मेदार होगा। सभी सिगनल विफलतायें सिगनल विफलता पंजिका(एस ई-32) में अंकित की जायेगी।

कमश: पृष्ठ 15 पर

- (iii) अग्रिम प्रस्थान सिगनल की विफलता की दशा में कार्यरत “स्टेशन मास्टर/पैनल” पेपर लाइन क्लीयर टिकट जारी करेगा साथ में प्रस्थान(स्टार्टर) सिगनल ‘आन’ स्थिति में पार करने हेतु टी-369(3बी) जारी करेगा इसके साथ ही पेपर लाइन क्लीयर की किताब में अंकित करेगा कि किस टेलीफोन पर लाइन क्लीयर लिया गया है। (स०नियम 14.13 (3)(ii))
- (iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर/पैनल सहायक नियम 3.69(2)(3) के अनुसार मार्ग की सही सेटिंग सुनिश्चित करने के बाद ही टी-369(3बी) जारी करेगा।
- (v) ट्रैक सर्किट के क्लीयरेंस के संबंध में सिगनल ‘आफ’ होने पर पैनल पर जलने वाले सफेद बल्ब के फ्यूज होने अथवा ट्रैक सर्किट को अवरुद्ध (आक्यूपाइड)/विफल दर्शाने वाले लाल बल्ब के फ्यूज होने पर कार्यरत “स्टेशन मास्टर/इन्डोर” द्वारा सम्बन्धित लाइन के व्यक्तिगत सत्यापन के बाद ही बाधा रहित होना निश्चित किया जायेगा।
- (vi) कांटों, सिगनलों, ब्लाक उपकरणों, नियंत्रक टेलीफोन इत्यादि की विफलता और उससे संबंधित रख-रखाव/मरम्मत हेतु संबंधित कर्मचारियों की एक सूची (उनके मुख्यालय सहित) परिशिष्ट “बी” में दी गयी है।

4.2 रिले कक्ष की चाभियों की सुरक्षा और स्टेशन मास्टर तथा सिगनल एवं दूर संचार के अनुरक्षण कर्मचारियों के बीच इन्हें लेने देने की कार्य पद्धति :

इस स्टेशन के रिले रूम पर दो ताले (एस.एम. लॉक एवं सिगनल लॉक) लगे होते हैं जिसकी अभिरक्षा क्रमशः कार्यरत स्टेशन मास्टर एवं सिगनल कर्मचारी {जो टेक्निशियन (सिगनल) से कम पद पर न हो} द्वारा की जाती है। रिले रूम की चाबी स्टेशन के चाबी बॉक्स में लॉक करके रखी जाती है। जब कभी फेलियर/खराबी/रख-रखाव के लिये रिले रूम खोलने की आवश्यकता होती है तो रिले रूम की चाबी की विधिवत् एन्ट्री रजिस्टर में की जानी चाहिये तभी चाबी सिगनल कर्मचारी {जो टेक्निशियन (सिगनल) से कम पद पर न हो} को दिया जाना चाहिये। चाबी वापस लेते समय भी चाबी की एन्ट्री रजिस्टर में किया जाना चाहिये तथा स्टेशन मास्टर एवं टेक्निशियन (सिगनल) को उक्त कॉलम में हस्ताक्षर करना होता है। निरीक्षणों के दौरान इसकी जाँच की जायेगी।

4.3 पावर सप्लाई:-

इस स्टेशन पर पावर सप्लाई हेतु ए.टी. व कार्मशियल सप्लाई के अतिरिक्त डी0जी0 सेट का प्रावधान है। जिनके द्वारा इन्टीग्रेटेड पावर सप्लाई को चार्ज किया जाता है। कार्मशियल सप्लाई की विफलता की स्थिति में आई0पी0एस0 सिस्टम की चार्जिंग के लिये स्टेशन मास्टर/पैनल द्वारा बताये जाने पर सिगनल विभाग द्वारा डी0जी0 सेट चला दिया जायेगा।

(विस्तृत विवरण परि० “बी” के अनुलग्नक-II में देखें)

5. दूर संचार :-

इस स्टेशन पर उपलब्ध दूर संचार के साधन की सूची के लिए स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट बी’ देखें।

5.1 सेक्शन कंट्रोल/डिप्टी कंट्रोल/कर्षण पावर कंट्रोल :-

सेक्शन ट्रेन कंट्रोलर व टी0पी0सी0 लखनऊ एवं उत्तर रेलवे कंट्रोल से पैनल कक्ष कंट्रोल फोन द्वारा जुड़ा है।

क्रमशः पृष्ठ 16 पर

- 5.2 आटो/डीओटी० टेलीफोन :-
स्टेशन पर आटो एवं डीओटी० टेलीफोन उपलब्ध है ।
- 5.3 केबिन/गेटो पर मैग्नेटो टेलीफोन :-
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- 5.4 आई०बी०एस० का आई०बी०एस० टेलीफोन :-
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- 5.5 एक्सल काउन्टर/रीसेट बाक्स का टेलीफोन :-
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- 5.6 यार्ड में संचार हेतु टेलीफोन :-
विभिन्न क्रैन्क हैण्डिल लोकेशनों के टेलीफोन तथा पावर केबिन (उत्तर रेलवे) से स्टेशन मास्टर/पैनल टेलीफोन द्वारा जुड़ा है ।
- 5.7 वी एच एफ सेट :-
स्टेशन पर 25 वाट का उपलब्ध है ।
- 5.8 सचल गाड़ी रेडियों संचार (एमटीआरसी):-
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- नोट :-** उक्त संचार व्यवस्था में खराबी आ जाने पर स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट -बी के अनुसार सूचित करें ।

6. गाड़ी संचालन :

गाड़ियों का आवागमन साधारण एवं सहायक नियम 8.01, 8.03 व अध्याय 17 के अनुसार होगा। आगमन व प्रस्थान सिग्नल साधारण एवं सहायक नियम 3.38, 3.40, 3.42, 3.45 व 3.47 के अनुसार आफ किये जायेंगे। इस स्टेशन के कांटो व सिग्नलों के संचालन हेतु स्टेशन मास्टर (पैनल) के कार्यालय में डोमिनो टाइप स्टेशन पैनल की व्यवस्था है, जिसका पैनल डायग्राम सं०: जी.एम.(एस.एण्ड टी)/आर.वी.एन.एल/एल.के.ओ/2017(पी०डी०)/34 दि० 10.11.17 संलग्न है। स्टेशन पैनल पर उपलब्ध उपकरणों का विवरण स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।

6.1 गाड़ी संचालन कर्मचारियों के कर्तव्य :

गाड़ी संचालन कर्मचारी जैसे स्टेशन प्रबन्धक/स्टेशन अधीक्षक/उप स्टेशन अधीक्षक स्टेशन के इन्चार्ज होंगे। अन्य सभी कर्मचारीगण उनके सभी वैध आदेशों एवं अनुदेशों का पालन करेंगे। गाड़ी संचालन से सम्बद्ध कर्मचारियों के कर्तव्यों का विस्तृत विवरण परिशिष्ट "डी" में दिया है। सभी कर्मचारीगण मंडल द्वारा निर्धारित रोस्टर में अपने-अपने शिफ्ट के अनुसार कार्य करेंगे।

6.1.1 प्रत्येक पाली में कार्यरत गाड़ी संचालन कर्मचारी :

स्टेशन पर :- (i) स्टेशन निदेशक/प्रबन्धक – राजपत्रित
(ii) स्टेशन अधीक्षक/पर्यवेक्षक
(iii) उप स्टेशन अधीक्षक

पैनल पर :- (i) स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर (आउटडोर)
(ii) स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर (इन्डोर)
(iii) स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर (पैनल)
(iv) काँटावाला (पैनल छोर पर)
(v) काँटावाला (डेण्ड एण्ड छोर पर)
(vi) गाड़ी लिपिक

क्रमशः पृष्ठ 17 पर

- यार्ड में :-
- (i) मुख्य यार्ड मास्टर/यार्ड मास्टर
 - (ii) शनिटिंग मास्टर
 - (iii) कौटावाला

6.1.2 लाइनों की क्लीयरेंस सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायित्व तथा उत्तर दायित्व के क्षेत्र :

कार्यरत स्टेशन मास्टर/पैनल का दायित्व है कि वह पैनल पर ट्रैक सर्किट इण्डिकेशन द्वारा सुनिश्चित करे कि जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है वह लाइन बाधा रहित है। ट्रैक सर्किट की विफलता अथवा ट्रैक सर्किट सूचक बल्ब के फ्यूज होने की स्थिति में स्टेशन मास्टर/पैनल द्वारा सूचित करने पर स्टेशन मास्टर/इन्डोर व्यक्तिगत सत्यापन करके व स्टेशन मास्टर/पैनल से प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान द्वारा सुनिश्चित करेगा कि लाइन बाधा रहित है। प्राइवेट नं० बुक गाड़ी पासिंग कर्मचारी के निजी अभिरक्षा में होनी चाहिए जो कि इसके उपयोग करने के लिए प्राधिकृत है।

(विस्तृत विवरण के लिए सामान्य नियम 3.38, 3.40(3) एवं 8.03 तथा ट्रैक सर्किट इंडिकेशन के लिये स्टे.सं.नियम का परिशिष्ट 'बी' देखें)

6.1.3 आश्वासन पंजिका में कर्मचारी का आश्वासन :

प्रत्येक गाड़ी पासिंग कर्मचारी जिसकी स्टेशन पर नयी तैनाती हुई है या स्टेशन पर 15 दिन या 15 दिनों से अधिक की नियमित अनुपस्थिति के उपरान्त ड्यूटी पर उपस्थित होने वाले कर्मचारियों को प्रचलित स्टेशन संचालन नियमों को अवश्य पढ़ कर निर्धारित आश्वासन पंजिका में अपना आश्वासन दर्ज करना चाहिए। जब कभी कोई शुद्धि पची स्टेशन संचालन नियम में जारी की जाती है तो स्टेशन मास्टर द्वारा सभी कर्मचारियों का पुनः आश्वासन अवश्य लिया जाए।

(सामान्य नियम 5.01(16) देखें।)

6.2 लाइन क्लीयर देने के लिए शर्त :

कार्यरत स्टेशन मास्टर/पैनल इस खंड के कार्यरत गाड़ी नियंत्रक से विचार विमर्श के बाद ही लाइन क्लीयर देगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइन क्लीयर तब तक नहीं देगा जब तक कि :

- (क) पूर्ववर्ती गाड़ी पूरी तरह न पहुँच गयी हो ।
- (ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी आवश्यक सिगनल फिर से "आन" न कर दिये गये हो,
- (ग) लाइन निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न हो :-
डाउन गाड़ियों के लिए (ब्लॉक हट 'ए' छोर) :-
 इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-19 तक ।
अप गाड़ियों के लिए (ऐशबाग जं० छोर) :-
 इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15 तक ।
- (घ) निम्न समपार फाटक पर कार्यरत फाटकवाले को समपार संचालन अनुदेश के अनुरूप सूचित/प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान न कर लिया हो:-

डाउन गाड़ियों (ब्लॉक हट 'ए') हेतु : -कोई नहीं-

अप गाड़ियों हेतु : -कोई नहीं-

कमशः पृष्ठ 18 पर

टिप्पणी : उपरोक्त के साथ ही सामान्य नियम 8.01 व 8.03 (2) एवं सहायक नियम 8.03 (i),(ii),(iii) एवं (iv) भी देखें ।

6.2.1 गाड़ी के स्टेशन पर आगमन या प्रस्थान के समय पालन की जाने वाली अन्य विशेष शर्त :

6.2.1.1 ब्लाक लाइन के विरुद्ध प्वाइंटों को अन्य लाइन के लिये सेट करना :

सहायक नियम 5.19 (2) देखें ।

6.2.1.2 अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी का आगमन :

सामान्य एवं सहायक नियम 5.09 देखें ।

6.2.1.3 बिना सिगनल वाली लाइन पर गाड़ी का आगमन :

सामान्य एवं सहायक नियम 5.10 देखें ।

6.2.1.4 बिना सिगनल वाली लाइन से गाड़ी खाना करना :

सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 देखें ।

6.2.1.5 कामन स्टार्टर सिगनल वाली लाइन से गाड़ी खाना करना :

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

6.2.1.6 कोई अन्य विशेष शर्त :-

उत्तर रेलवे पावर केबिन को/से जाने/आने वाली गाड़ी हेतु इस स्टेशन की स्टेशन संचालन नियमावली का पैरा 3 की टिप्पणी-ख एवं इस स्टेशन की स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट "बी" का अनुलग्नक-IV देखें ।

6.3 आगमन सिगनलों को आफ करने की शर्त :

स्टेशन मास्टर/पैनल द्वारा किसी भी गाड़ी के लिए आगमन सिगनल तब तक "आफ" नहीं किये जायेंगे जब तक कि :-

- (क) सभी फेसिंग कॉटे जिन पर गाड़ी को गुजरना है सही तरह से सेट व लाक न हो जैसा कि स्टेशन पैनल पर दिखें ।
- (ख) सभी ट्रेलिंग कॉटे जिन पर गाड़ी को गुजरना है सही तरह से सेट व लाक न हो जैसा कि स्टेशन पैनल पर दिखें ।
- (ग) जिस लाइन पर गाड़ी ली जाने वाली है वह पर्याप्त दूरी तक साफ न हो ।

नोट: गाड़ियों को आने/जाने हेतु कांटे एवं सिगनल पुश बटनों के परिचालन के लिये स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' को अवश्य देखें ।

(साधारण एवं सहायक नियम 3.38 एवं 3.40 को देखें)

6.3.1 चालू लाइन पर गाड़ियों का आगमन :

गाड़ियों के आगमन के साथ स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' के साथ इसका अनुलग्नक-IV अवश्य पढ़ा जाये । जिस गाड़ी का लाइन क्लियर दिया जा चुका है उस गाड़ी के आगमन के लिए **स्टेशन मास्टर/पैनल** को चाहिये कि :

- क. स्टेशन पैनल पर देख लें कि जिन ट्रैक सर्किटों पर आने वाली गाड़ी को गुजरना है उन पर तथा ओवर लैप की ट्रैक सर्किटों पर 'लाल बत्तियां' तो नहीं जल रही हैं ।
- ख. पैनल कंट्रोल चाभी पैनल लाक में लगाकर घुमायें ताकि पैनल संचालन की स्थिति में आ जाये ।

क्रमशः पृष्ठ 19 पर

- ग . आने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट लगाने तथा सिगनल आफ करने के लिये स्टेशन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' के अनुसार सिगनल बटन तथा रूट बटन एक साथ दबायें।
- घ . सिगनल के रूट में पड़ने वाले कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे तथा सिगनल आफ हो जायेगा।
- ङ . सिगनल के रूट में पड़ने वाले तथा ओवरलैप के ट्रैक सर्किटों पर सफेद बत्तियाँ जल जायेंगी।
- च . स्टेशन पैनल पर देख लें कि प्वाइंट्स के निकट लघु सफेद बत्ती जल गई है जो संबंधित कांटों के सेट की स्थिति में विद्युत द्वारा लाक होने की सूचक है। इनके साथ ही देख लें कि संबंधित आगमन सिगनलों का आस्पेक्ट भी स्टेशन पैनल पर आया है जो गाड़ी के लिये आगमन सिगनलों का आफ होने का सूचक है।
- छ . स्टेशन पैनल पर देख लें कि जब गाड़ी होम सिगनल पार करती है तो आगमन सिगनल "आन" स्थिति में हो गये हैं।
- ज . स्टेशन पैनल को देख लें कि आने वाली गाड़ी जैसे-जैसे ट्रैक सर्किटों पर आती-जाती है वैसे-वैसे ट्रैक सर्किटों की सफेद बत्तियाँ बुझकर लाल बत्तियाँ जल जाती हैं और जैसे-जैसे गाड़ी ट्रैक सर्किटों को पार कर जाती है वैसे-वैसे लाल बत्तियाँ बुझ जाती हैं और सफेद बत्तियाँ फिर जल जाती हैं।
- झ . गाड़ी आगमन के पश्चात कांटों को सामान्य व सहायक नियम 3.38 के अनुसार संरक्षित करेंगे।
- ञ . कांटों का अलग-अलग संचालन केवल गाड़ियों को **कालिंग आन** सिगनल पर लेने के लिए किया जायेगा। बाकी सभी सिगनलों का, उनके सिगनल बटन तथा रूट बटन एक साथ दबाने से रूट सेटिंग स्वतः हो जायेगी।

6.3.2 सिगनल को पुनः "आन" करने के लिए स्टेशन मास्टर का दायित्व :
सामान्य एवं सहायक नियम 3.36 के अनुसार **स्टेशन मास्टर/पैनल** सिगनल का पुनः **आन** करना सुनिश्चित करे।

6.4 एक साथ दो गाड़ियों का आगमन/प्रस्थान, गाड़ियों की क्रासिंग तथा गाड़ियों को प्राथमिकता देना :-

- 6.4.1 इस स्टेशन पर गाड़ियों का आगमन एवं प्रस्थान प्राथमिकता के आधार पर स्टे.संचा.नि. में संलग्न परिशिष्ट 'बी' के अनुसार किया जायेगा।
- 6.4.2 यह टर्मिनस स्टेशन है। अतः इस स्टेशन पर गाड़ियों की क्रासिंग/प्राथमिकता नहीं की/दी जा सकती है।

6.5 गाड़ियों का पूर्ण आगमन :

- क. **ऐशबाग जं०/ब्लाक हट 'ए' छोर** से गाड़ियों का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत **स्टेशन मास्टर/पैनल** सम्बन्धित ब्लाक पैनल पर उपलब्ध सतत् ट्रैक सर्किटेड के क्लीयर इण्डिकेशन के द्वारा गाड़ियों का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करेंगे।

(देखें साधारण नियम 4.17 (2)(b))

इण्डिकेशन के विफलता की स्थिति में पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए **स्टेशन मास्टर/पैनल** सम्बन्धित गाड़ी के गार्ड से गाड़ी का **"पूर्ण आगमन"** गाड़ी पूर्ण आगमन रजिस्टर (टी-1410) पर लेगा। गाड़ी का सम्पूर्ण आगमन मिल जाने के उपरान्त ही कार्यरत **स्टेशन मास्टर/पैनल**, लाइन **'क्लोज'** करेंगे।

(देखें सा० एवं स०नियम 4.17(iv))

कमशः पृष्ठ 20 पर

पावर केबिन छोर से स्टेशन पर आने वाली गाड़ियों का सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत **स्टेशन मास्टर/पैनल** निर्धारित प्रोफार्मा पर (सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र पंजिका टी-1410) स्टेशन के किसी कर्मचारी द्वारा गाड़ी की सं० और दिनोंक लिखकर गार्ड के पास भेज देगा। स्वयं को आश्वस्त कर लेने के पश्चात् कि उस गाड़ी का अन्तिम वाहन उल्लंघन चिन्ह के भीतर खड़ा है, गार्ड गाड़ी के आगमन का समय उचित कालम में लिखकर पूरा हस्ताक्षर करेगा।

(देखें सा० एवं स०नियम 4.17 (iv))

ख. **स्टेशन मास्टर/पैनल**, उत्तर रेलवे पावर केबिन से आने वाली गाड़ी के सम्पूर्ण आगमन हेतु उत्तर रेलवे पावर केबिन को अपना प्राइवेट नम्बर देकर सुनिश्चित करेगा।

6.6 गाड़ियों का प्रस्थान :

6.6.1 चालू लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान :

- (क) स्टेशन मास्टर **ऐशबाग जं०/ब्लाक हट 'ए'** स्टेशन से लाइन क्लीयर अथवा स्टेशन मास्टर **उत्तर रेलवे पावर केबिन** से स्लाट मिल गया हो।
- (ख) पैनल कंट्रोल चाभी पैनल लाक में लगाकर घुमायें ताकि पैनल संचालन की स्थिति में आ जाये।
- (ग) स्टेशन पैनल पर अप/डाउन ट्रेन के लिये सम्बन्धित ट्रैक सर्किट की ट्रैक आकुपेंन्सी बत्ती न प्रकाशित हो।
- (घ) अप/डाउन ट्रेन के लिये स्टेशन पैनल पर सम्बन्धित रुट सेट करने के लिए स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट "बी" के अनुसार सिगनल एवं रुट बटन एक साथ दबाया जायेगा। रुट में पड़ने वाले सभी सम्बन्धित कांटे स्वतः सेट हो जायेगें एवं सिगनल "आफ" हो जायेगा। सिगनल आफ होने पर पूरा रुट सफेद प्रकाशित हो जायेगा।
- (ङ) पैनल पर सम्बन्धित कांटे के सेट एवं लाक होने पर कांटे के निकट में सफेद इंडीकेशन मिलना सुनिश्चित करेगा। प्रस्थान होने वाली गाड़ी के प्रस्थान सिगनल का आस्पेक्ट पैनल पर सुनिश्चित करेगा जो कि प्रस्थान सिगनल का आफ आस्पेक्ट का सूचक हो।
- (च) सम्बन्धित ट्रैक सर्किट का ट्रैक आकुपेंन्सी प्रकाश "लाल" गाड़ी के सम्बन्धित ट्रैक सर्किट पर आने पर प्रकाशित होगा और गाड़ी के गुजरने एवं जाने के पश्चात् बुझ जायेगा।
- (छ) गाड़ी के जाने के पश्चात् कांटों को उनकी सामान्य स्थिति में कर लें।

(देखें स्टे.सं.नि. में संलग्न परिशिष्ट "बी" के साथ अनुलग्नक-IV)

6.6.2 **गैर चालू लाइनों/बिना सिगनल वाली लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान:** सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 के अनुसार कार्य किया जायेगा।

6.6.3 **काशन आर्डर (सतर्कता आदेश) का जारी किया जाना :**

यह स्टेशन **नोटिस** स्टेशन है। पैनल पर कार्यरत **स्टेशन मास्टर/इन्डोर** द्वारा सतर्कता आदेश तैयार किया जायेगा।

कमशः पृष्ठ 21 पर

स्टेशन मास्टर/इन्डोर सभी गाड़ियों के लोको पायलटों व गार्डों का प्रति हस्ताक्षर लेकर सतर्कता आदेश जारी किया जाना सुनिश्चित करेगा।

लाइन की मरम्मत होने के या किसी अन्य घटना की, जिससे गाड़ियों की संरक्षा को खतरा हो तथा जिसके लिये सतर्कता की आवश्यकता हो, ऐसी सूचना मिलने पर, **स्टेशन मास्टर/इन्डोर** सूचना मिलने की प्राप्ति स्वीकृति भेजेगा तथा प्रभावित ब्लाक सेक्शन में जाने के लिये कोई गाड़ी अपने यहाँ से भेजने के पूर्व यह सुनिश्चित करेगा कि सतर्कता आदेश के माध्यम से ऐसे खतरे तथा खतरे के स्थल के विषय में ड्राइवर एवं गार्ड को चेतावनी दे दी गई है। वह प्रतिबन्ध स्थल के पिछले स्टेशन को, उस प्रथम गाड़ी को जिसको सतर्कता आदेश दिया गया है, विवरण देगा।

यदि इस स्टेशन को गाड़ी की दिशा में अगले नोटिस स्टेशन तक किसी स्टेशन के बीच विशेष सतर्कता की आवश्यकता की सूचना नहीं है तो कार्यरत **स्टेशन मास्टर/इन्डोर** अपने यहाँ से चलने वाली प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट एवं गार्ड को “कोई नहीं” सतर्कता आदेश जारी करेगा।

नोट :-इस स्टेशन से लोको पायलट तबतक गाड़ी नहीं चलायेगा और गार्ड गाड़ी चलाने का संकेत तबतक नहीं देगा जबतक कि उन्हें “सतर्कता आदेश” न मिल गया हो। **स्टेशन मास्टर/इन्डोर** गाड़ी को प्रस्थान किये जाने की अनुमति दिये जाने से पूर्व गाड़ी के लोको पायलट व गार्ड से सतर्कता आदेश प्राप्त हो जाना सुनिश्चित करेगा।

(सा० एवं सहा० नियम 4.09 देखें)

6.7 **गाड़ियों का स्टेशन पर बिना रुके जाना :** यह टर्मिनस स्टेशन है ।

6.8 **विफलता के दौरान कार्य पद्धति :**

6.8.1 **ट्रैक सर्किट की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**

ट्रैक सर्किट की विफलता अथवा ट्रैक सर्किट सूचक बल्ब के पयूज होने की स्थिति में कार्यरत **स्टेशन मास्टर/इन्डोर** द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा ट्रैक क्लीयरेंस सुनिश्चित किया जायेगा। ट्रैक सर्किट की विफलता में अगर कॉटे का संचालन करना हो तो कॉटे का अवरोधरहित होना सुनिश्चित करने के पश्चात आपातकालीन स्टेशन मास्टर चाभी पैनल पर लगाकर घुमाने के बाद ही कार्यरत **स्टेशन मास्टर/पैनल**, स्टेशन पैनल पर दिये गये आपातकालीन कॉटा संचालन बटन (EWN) के साथ NWWN/RWWN बटन दबायेगें, तत्पश्चात् EWN बटन को छोड़ते हुए NWWN/RWWN दबाये हुए ही सम्बन्धित कॉटा बटन दबाकर कॉटो को वॉछित दशा में सेट कर क्लैम्प व पैडलाक करने के उपरांत गाड़ी को टी/369(3बी) पर पास करेगा। उपरोक्त प्रक्रिया से कॉटो के सेट न होने पाने की दशा में क्लैक हैण्डिल की सहायता से कॉटों को सेट किया जायेगा।

(सामान्य नियम 3.38(1), 3.40(2), 8.03,14.13 (1)(2) देखें)

6.8.2 **कांटो की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**

मोटर कांटों की विफलता की स्थिति में, कांटों की सेटिंग, क्लैक हैण्डिल के उपयोग से की जायेगी । क्लैक हैण्डिल को लीवर लाक कम सर्किट कंट्रोलर असेम्बली से निकालने की पद्धति स्टेशन संचालन नियमावली के पैरा 4.1(xiii) एवं कांटो के संचालन की विस्तृत पद्धति परिशिष्ट “बी” के अनुलग्नक—। में दिया गया है ।

क्रमशः पृष्ठ 22 पर

- 6.8.3 सिगनल की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**
सिगनल की विफलता के मामले में विस्तृत कार्य पद्धति के लिये सामान्य नियम 3.68(1)(2), सहायक नियम 3.68 सामान्य नियम 3.69, सामान्य एवं सहायक नियम 3.70 देखें ।
- 6.8.4 ब्लाक यंत्रों की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**
ब्लाक यंत्रों की विफलता की स्थिति में गाड़ियों का परिचालन सामान्य एवं सहायक नियम 14.13 के अनुसार किया जायेगा ।
- 6.8.5 एक्सिल काउन्टर/एक्सिल काउन्टर ब्लाक की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**
यहां व्यवस्था नहीं है ।
- 6.8.6 क्षतिग्रस्त कांटों पर कार्य करने की पद्धति :**
सामान्य नियम 3.77(1)(2) एवं सहायक नियम 3.77(i) देखें ।
- 6.8.7 अवरुद्ध लाइनों पर गाड़ियों के आगमन की पद्धति :**
सामान्य नियम 5.09(1)(2)(3) एवं सहायक नियम 5.09(i) देखें ।
- 6.8.8 बिना सिगनल वाली लाइनों पर गाड़ियों के आगमन की पद्धति :**
सामान्य नियम 5.10(1)(2) एवं सहायक नियम 5.10(i)(ii)(iii) देखें ।
- 6.8.9 शन्ट सिगनल की विफलता पर कार्य करने की पद्धति:-**
जब शन्ट सिगनल के लिए रूट सेट हो और सिगनल आफ न हो रहा हो और यदि पैनल पर रूट लाइट प्रदर्शित हो चुकी हो तो स्टेशन मास्टर खराब सिगनल पर शन्टिंग को नियन्त्रण करने के उद्देश से हैंड सिगनल देने के लिए रेल सेवक को नियुक्त कर देगा तथा निर्धारित फार्म में चालक को लिखित प्राधिकार देकर हाथ सिगनलों से शन्टिंग संचलन की अनुमति दे सकता है। यदि पैनल पर रूट लाइट नहीं दिखाई दे रही है तो मार्ग में पड़ने वाले सभी कांटो को खराब समझा जाएगा। शन्टिंग प्रभावी व्यक्तिगत रूप से कांटो की सही सेटिंग की जांच करेगा और सभी कांटों को क्लैम्प एवं पैडलाक किए जाने के बाद ही निर्धारित फार्म में चालक को लिखित प्राधिकार देकर हाथ सिगनल द्वारा शन्टिंग कराएगा। ऐसे मामले में स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि कोई संदेहात्मक संचलन नहीं किया जा रहा है। जैसे ही सिगनल ठीक हो जाये या चालक कार्यमुक्त हो जाये-इन दोनों में जो पहले हो-तो चालक से मेमो वापस लेकर कार्यालय प्रति पर चिपका दिया जायेगा।

(देखे सहायक नियम 3.68(4)(i)(ii))

- 6.9 ट्रालियों/मोटर ट्रालियों/सामग्री लारियों की कार्य प्रणाली के सम्बन्ध में उपलब्ध :**
सामान्य एवं सहायक नियम 15.18 से 15.28 देखें।

7. लाइन अवरुद्ध होना :

सामान्यतः परिचालित लाइनो को अवरुद्ध करने की अनुमति नहीं है । परन्तु जब किसी परिचालित लाइन को अवरुद्ध करना ही पड़े तो कार्यरत **स्टेशन मास्टर/पैनल** साधारण एवं सहायक नियम 5.19 का पालन करें तथा कार्यरत गाड़ी नियंत्रक से **प्राइवेट नं०** का आदान प्रदान अवश्य करें। स्टेशन/यार्ड में वाहनों को सुरक्षित रखने के लिये साधारण एवं सहायक नियम 5.23 का अनुपालन **स्टेशन मास्टर इन्डोर/यार्ड मास्टर** द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा।

कमशः पृष्ठ 23 पर

8. शंटिंग :**8.1 सामान्य सावधानियाँ :**

सहायक नियम 5.14(1)(2)(3) देखें।

8.2 आती हुई गाड़ी के सम्मुख शंटिंग :

- (i) जब लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो स्टेशन सेक्शन के बाहर कोई अवरोध नहीं होने दिया जायेगा किन्तु स्टेशन सेक्शन के भीतर शंटिंग कार्य लगातार किया जा सकता है परन्तु यह तब जब आवश्यक सिगनल आन रखे जाये।
- (ii) जब किसी ऐसी लाइन पर जो पृथक नहीं की गयी है, आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल 'आफ' किये जा चुके हैं तो शंटिंग कार्य उन कॉटों की तरफ नहीं किया जायेगा जिन पर से आने वाली गाड़ी को गुजरना है।
- (iii) उत्तर रेलवे पावर केबिन को किसी भी मूवमेण्ट की अनुमति देने के पश्चात् उस लाइन पर शंटिंग की अनुमति नहीं है।

8.3 (i) शंटिंग पर प्रतिबन्ध :

- (क) यदि लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो पिछले ब्लॉक सेक्शन में किसी अवरोध की अनुमति नहीं दी जायेगी।
- (ख) धुन्ध या कोहरा या किसी भी कारण यदि दृश्यता बाधित हो तो किसी भी गाड़ी का लाइन क्लीयर देने के पश्चात् उसके सामने उन लाइनों पर शंटिंग करने की अनुमति नहीं है जो पृथक नहीं है।

(ii) कोई अन्य प्रमुख विशेषतायें :

— कुछ नहीं —

8.4 इकहरी लाइन पर शंटिंग :**8.4.1 ब्लॉक खण्ड साफ होने पर शन्टिंग (आगमन अनुमति देने के पूर्व)**

सामान्यतया इस स्टेशन पर प्रथम रोक सिगनल तक लिखित शन्टिंग मेमो देकर शन्टिंग किये जाने की अनुमति है परन्तु विशेष परिस्थिति में प्रथम रोक सिगनल के बाहर शन्टिंग हेतु, लाइन को ब्लॉक बैक कर शन्टिंग आदेश देकर शन्टिंग की जा सकती है।

(सा० नियम 8.12, 8.13 व 8.15 देखें)

8.4.2 आती हुई गाड़ी की दिशा में शन्टिंग :—

इस स्टेशन पर आवश्यक सिगनल 'आन' रखकर सबसे बाहरी सम्मुख कांटों तक निर्बाध रूप से शन्टिंग की जा सकती है परन्तु सम्मुख कांटों के बाहर अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक शन्टिंग, सा०नि० 8.09 में दिये गये शर्तों का अनुपालन करते हुये, करने की अनुमति है। यदि गाड़ी के आने के लिये सिगनल 'आफ' कर दिये हो तो जिस लाइन पर गाड़ी आ रही है उस लाइन से जो लाइन अलग नहीं है उस लाइन पर शन्टिंग करने की अनुमति नहीं है।

8.4.3 जाती हुई गाड़ी के पीछे शन्टिंग :—

इस स्टेशन पर जाती हुई गाड़ी के पीछे प्रथम रोक सिगनल तक शन्टिंग की अनुमति है बशर्ते जाने वाली गाड़ी प्रथम रोक सिगनल को पार कर गई हो और इसकी यात्रा चालू है।

कमशः पृष्ठ 24 पर

8.4.4 शन्टिंग पर प्रतिबन्ध :-

- (क) साधारण एवं सहायक नियम सं० 5.13 एवं 5.14 का अनुपालन सुनिश्चित करें। किसी भी आने वाली गाड़ी के लिये यदि सिगनल आफ कर दिया गया है तो शन्टिंग संचालन नहीं किया जायेगा, जब तक कि लाइन जिस पर शन्टिंग किया जाना है, आने वाली गाड़ी के लाइन से आइसोलेट नहीं है।
- (ख) लखनऊ जं० व ब्लॉक हट 'ए' स्टेशनों के मध्य शन्टिंग मूवमेंट नहीं किया जायेगा।

टिप्पणी:- शन्टिंग के दौरान रास्ते में पड़ने वाले समपार फाटक सड़क यातायात के विरुद्ध बंद एवं लाक कर दिये जायेंगे।

8.4.5 इकहरी लाइन पर ब्लॉक उपकरण खराब होने के दौरान शन्टिंग :-

ब्लॉक विफलता सम्बन्धी नियमों का पालन करते हुये शन्टिंग की जायेगी।

8.5 दोहरी लाइन पर शन्टिंग :

इस स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है।

8.6 स्टेशन यार्ड/माल यार्ड से निकलने वाली साइडिंग में शन्टिंग :

जब भी साइडिंग में शन्टिंग करनी हो तो ऐसी शन्टिंग स्टेशन मास्टर (आउटडोर)/शन्टिंग मास्टर के अनुदेशों के अनुसार की जायेगी। कार्यरत स्टेशन मास्टर (पैनल), स्टेशन मास्टर/इन्डोर के निर्देशानुसार आवश्यक पैनल संचालित कांटों को बनाकर स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट बी में वर्णित विधि अपनाकर साइडिंग की चाभी निकालकर/ट्रान्समिट करके कांटावाला को देगा। कांटावाला सम्बन्धित चाभी की सहायता से स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' में वर्णित विधि अपनाकर आवश्यक साइडिंग कांटों को सेट करेगा। इकहरे तालायुक्त कांटे जब भी रिवर्स स्थिति में शन्टिंग में सम्मुख पड़ें तो उनको क्लैम्प व पैडलाक किया जाएगा क्योंकि यह रिवर्स स्थिति में चाभी द्वारा लाक नहीं होते हैं। शन्टिंग समाप्त करके कांटावाला साइडिंग कांटों को उनकी नार्मल स्थिति में करके साइडिंग की चाभी स्टेशन मास्टर (पैनल) को वापस/ट्रान्समिट कर देगा जिसको कार्यरत स्टेशन मास्टर उसको उसके यथा स्थान में लगा देगा और आवश्यक पैनल संचालित कांटों को पुनः सामान्य स्थिति में कर देगा।

(विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" देखें।)

नोट:- जब यार्ड में दोनों छोरों से एक साथ शन्टिंग करनी हो, तब शन्टिंग के काम का कार्यभारी व्यक्ति किसी गाड़ी या डिब्बों की शन्टिंग करने या उन्हें पीछे धकेलने से पहले यदि ऐसा करने पर उस लाइन या साइडिंग का उल्लंघन होता हो जिस पर दूसरे सिरे से वाहन शन्ट किये जा सकते हो, अपनी ओर से स्टेशन मास्टर/केबिन स्टेशन मास्टर/केबिन मैन को यह अनुदेश देगा कि वह दूसरे सिरे पर स्थित स्टेशन मास्टर/केबिन स्टेशन मास्टर/केबिन मैन को यह सूचित कर दे कि वह दूसरे सिरे से की जाने वाली शन्टिंग के कार्यभारी व्यक्ति को इस ओर से की जाने वाली शन्टिंग के बारे में जानकारी दे दे। ऐसी सूचना देते समय वह उस लाइन का विवरण भी देगा जिस पर गाड़ी या डिब्बे शन्ट किये जायेंगे। साथ ही साथ वह एक कर्मचारी को डिब्बों के पीछे जाकर माल डिब्बों के ब्रेक लगाने अथवा कोई ब्रेकवान होतो उनके हाथ ब्रेको को लगाने के लिए तैनात करेगा ताकि पीछे की ओर के कांटों का उल्लंघन न हो सके।

कमशः पृष्ठ 25 पर

ब्रेक लगाने के लिए पीछे भेजे गये कर्मचारी को यह भी अनुदेश देना चाहिए कि जब गाड़ी पीछे की ओर उल्लंघन चिन्ह के समीप पहुँचे तो वह खतरा सिगनल दिखाये। यदि लाइन घुमाव पर हो, तो लोको पायलट को उक्त सिगनल दोहराने के लिए कुछ दूरी के बीच अन्य कर्मचारी तैनात किये जायेंगे जिससे गाड़ी को रोका जा सके और बगली टक्कर बचायी जा सके। सभी यार्ड मास्टर्स, यार्ड पर्यवेक्षकों तथा शन्टिंग मास्टर्स को यार्ड के हर लाइन की क्षमता मालूम होनी चाहिए।

(नोट का प्राधिकार PCOM'S/NER letter no.T/104/OB/Master file date 19.12.17)

9. असामान्य परिस्थितियाँ :

(क) असामान्य परिस्थितियों में अनुपालन हेतु नियम :

(i) स्टेशन पर दिये हुए स्थावर सिगनलों में से किसी के विफल होने की दशा में साधारण एवं सहायक नियम 3.68, 3.69, 3.70, 3.71 व 3.74 में निहित निर्देशों के अनुसार गाड़ियों का संचालन किया जायेगा। ब्लाक उपकरणों के विफल हो जाने पर लाइन क्लियर संदेश स्टेशन पर उपलब्ध संचार माध्यम पर अधिमानता के क्रम में भेजा जाना चाहिये।

(विस्तृत विवरण के लिये साधारण एवं सहायक नियम का अध्याय-14 एवं परिशिष्ट "घ " देखें)

टिप्पणी:(अ) ब्लाक यंत्र के टेलीफोन से लाइन क्लीयर संदेश भेजते समय दूसरे छोर के स्टेशन का वास्तविक नाम सुनिश्चित करने के लिये विशेष सावधानी बरतनी आवश्यक है क्योंकि टेलीफोन के किसी अन्य स्टेशन से जुड़ जाने की संभावना रहती है।

(ब) दुर्घटना की स्थिति में या किसी अन्य कारण से लाइन अवरुद्ध होने पर स्टेशन मास्टर का यह कर्तव्य है कि उस खण्ड को ब्लाक कर दे और कारण जानने की कोशिश करे और आवश्यकता पड़े तो इंजन से, ट्राली से या सड़क यातायात से या पैदल उस व्यवधान स्थल पर पहुँचे और दुर्घटना मैनुअल एवं साधारण एवं सहायक नियम अध्याय 6 के अनुसार कार्य करें।

(स) बिना सिगनल के किसी गाड़ी का आगमन विद्युत चालित कांटों पर हो तो स्टेशन मास्टर का दायित्व होता है कि वह कांटों को सामान्य और विपरीत दिशा चलाकर सही सेटिंग सुनिश्चित करें। जब स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित कर लें कि स्टेशन पैनल पर सामान्य एवं विपरीत का संकेत सही है तभी कांटों पर परिचालन की अनुमति दी जा सकती है। कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा डायरी में इस जांच को रिकार्ड कर लिया जाना चाहिए।

(ii) लाइन पर अवरोध या दुर्घटना आदि के मामले में अवरोधित ब्लाक खंड में प्रस्थान आदेश :

दुर्घटना अथवा लाइन के अवरुद्ध होने की स्थिति में, यदि आवश्यक हो, अवरोध के स्थान तक कार्य हेतु गाड़ियों के चलाने का अधिकार टी/ए 602 जिसमें बिना लाइन क्लीयर के जाने का ब्लाक टिकट, प्रस्थान सिगनल आन स्थिति में पास करने का प्राधिकार एवं सतर्कता आदेश समावेशित होगा, पर भेजी जायेगी।

(सामान्य नियम 6.02 एवं 6.09 देखें।)

क्रमशः पृष्ठ 26 पर

(iii) ब्लाक खंड में रुकी हुई गाड़ियाँ :

यदि कोई सवारी गाड़ी स्टेशन पर नियत आगमन समय के 10 मिनट के अन्दर और मालगाड़ी नियत आगमन समय के 20 मिनट के अन्दर न पहुँच सके तो ब्लाक सेक्शन के दोनो ओर के स्टेशन मास्टर को कारण पता करने के लिए किसी रेल सेवक को भेजना चाहिए।

(सामान्य नियम 6.04 देखें।)

(iv) मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल के आन होने पर चूक/पासिंग :

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(v) एक्सल काउन्टर ब्लाक/बी.पी.ए.सी. की खराबी :

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(vi) एम.टी.आर.सी. में खराबी :

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(ख) कैंक हैण्डिल एवं केएलसीआर द्वारा कांटों के आकस्मिक परिचालन के लिये कार्यविधि :

(i) आपात स्थिति में मोटर संचालित कांटों को कैंक हैण्डिल से संचालन का विस्तृत विवरण परिशिष्ट "बी" के अनुलग्नक-1 में दिया गया है।

(ii) ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में कांटों का आपात संचालन या रुट रिलीज कराने हेतु सामान्य नियम 3.39 एवं 3.77 देखें।

(ग) कालिंग आन सिगनल परिचालन से पूर्व रेलपथ के क्लीयरेंस का प्रमाणन :

ट्रैक सर्किट के विफल होने पर कालिंग आन सिगनल को आफ करने के पूर्व कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा मार्ग की सही सेटिंग एवं बाधारहित होने की व्यक्तिगत रूप से जांच की जायेगी जिस पर से गाड़ी गुजरना है।

(घ) कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सल काउन्टर और अन्तर्पाशन की खराबी की रिपोर्ट करना :

(i) जब भी स्टेशन पर कांटो, ट्रैक सर्किट या कोई अन्य अन्तर्पाशन गियर में खराबी पायी जाती है तो उसकी रिपोर्ट आन ड्यूटी स्टेशन मास्टर/पैनल द्वारा सम्बन्धित कार्यरत सिगनल अनुरक्षण कर्मचारी जो इस खराबी को ठीक करने के लिए उत्तरदायी है, को की जाये तथा उस खराबी के ठीक होने के बाद सिगनल अनुरक्षक से केवल लिखित मेमो प्राप्त होने पर ही स्टेशन मास्टर द्वारा कार्य प्रणाली को पुनः सामान्य स्थिति में लाया जाये।

(ii) खण्ड के नियंत्रक को संदेश देने के साथ इस खराबी को सिगनल विफलता रजिस्टर में भी दर्ज किया जाये।

9.1 संचार साधनों की पूर्ण विफलता :-

दो स्टेशनों के बीच संचार साधनों की पूर्ण विफलता होने के दौरान अर्थात् जब निम्नलिखित साधनों में से जो कि प्राथमिकता के क्रम में दिये गये हैं उदाहरणार्थ :-

- (i) ब्लाक उपकरण/कान्टीन्युअस ट्रैक सर्किट/एक्सल काउन्टर
- (ii) ब्लाक उपकरण से सम्बन्धित टेलीफोन
- (iii) स्टेशन से स्टेशन तक स्थिर टेलीफोन
- (iv) स्थिर टेलीफोन जैसे रेलवे आटो टेलीफोन एवं बी.एस.एन.एल.टेलीफोन।
- (v) कंटोल टेलीफोन
- (vi) वी एच एफ सेट विशेष अनुदेशों के अधीन

क्रमशः पृष्ठ 27 पर

- (क) प्राथमिकता का क्रम जैसा कि ऊपर दिया गया है का उल्लंघन किसी भी स्थिति में नहीं किया जायेगा ।
- (ख) वी०एच०एफ०सेट द्वारा लाइन क्लियर का आदान-प्रदान करते समय वी०एच०एफ०सेट के प्रयोग हेतु विशेष अनुदेशों का पालन किया जाना आवश्यक है।

उपरोक्त किसी के भी द्वारा 'आगमन अनुमति' प्राप्त न हो सके, तो गाड़ियों को पास करने के लिये अधोलिखित क्रियाविधि अपनायी जायेगी :-

9.1.1 इकहरी लाइन खण्ड में संचार साधनों की विफलता की स्थिति में :

ऐसी दशाओं में प्रभावित ब्लाक स्टेशन को गाड़ियों को भेजने हेतु कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइट इंजन/ट्रेन इंजन/मोटर ट्राली/ट्राली साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली के चलाने के पहले संचार साधन चालू करने के लिये भेजे जाने वाले चालक/गार्ड/स्टेशन मास्टर को निर्धारित फार्म टी/बी 602 पर सम्पूर्ण संचार साधन विफल होने पर संचार खोलने हेतु प्राधिकार को सुपुर्द करेगा जिसमें निम्नलिखित समावेशित होगा:-

- (i) लाइन क्लियर के बिना प्रस्थान प्राधिकार ।
- (ii) सतर्कता आदेश, जिसमें वह गति विनिर्दिष्ट की गयी हो जिस पर प्रभावित ब्लाक सेक्शन से इंजन या स्वनोदित वाहन चल सकता हो।
- (iii) अन्तिम रोक सिगनल, यदि स्टेशन पर कोई रोक सिगनल हो, को 'आन' स्थिति में पार करने का प्राधिकार।
- (iv) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम लाइन क्लियर इन्क्वायरी संदेश, जिसमें उसके स्टेशन के लिये भेजे जाने के लिये प्रतीक्षारत गाड़ी के लिये लाइन क्लियर के लिये कहा जाये।
- (v) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम एक सशर्त लाइन क्लियर संदेश जिसमें निम्न के लिये अनुमति दी गयी हो:-
 - (अ) लाइट इंजन/ट्रेन इंजन को लाइट या किसी गाड़ी के साथ यदि कोई उस स्टेशन पर जाने हेतु प्रतीक्षा में है या किसी दूसरे इंजन के साथ लगकर।

या

- (ब) टावर वैगन/डीजल कार/रेल मोटर कार/इ०एम०यू० रैक को अकेला वापस लौटने हेतु ।

या

- (स) मोटर ट्राली/ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली को किसी गाड़ी जो उसके स्टेशन पर जाने हेतु प्रतीक्षारत है में लादकर भेजने हेतु या स्वयं चलते हुए आने के हेतु ।

नोट : गाड़ियों का संचालन सा० एवं स० नियम पुस्तक के परिशिष्ट "ख" भाग-II के अनुसार होगा ।

9.1.2 दोहरी लाइन खण्ड पर :

इस स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है।

9.2 दोहरी लाइन पर अस्थायी रूप से इकहरी लाइन कार्य पद्धति :

इस स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है।

क्रमशः पृष्ठ 28 पर

9.3 बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार पर या दुर्घटनाग्रस्त/क्रिपिल्ड गाड़ी के सहायतार्थ गाड़ी का प्रस्थान :

साधारण एवं सहायक नियम 6.01 से 6.11 के अनुसार कार्य किया जायेगा ।

10. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य :

प्लेटफार्म सं० 2 व 3 के मध्य से दिन और रात्रि में इण्टरमीडिएट प्रस्थान सिगनल सं० एस-13 की बत्ती ।

नोट:- लखनऊ जं० टर्मिनस स्टेशन होने के कारण इस स्टेशन पर अधिकतम अनुमन्य गति 15 कि०मी० प्रतिघंटा है। अतः इस स्टेशन पर फाग सिगनल लगाये जाने की आवश्यकता नहीं है।

(सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 देखें)

11. स्टेशन पर आवश्यक उपकरण :

स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'ई.' देखें।

12. कोहरा होने पर बुलाये जाने वाले नामित फाग सिगनल मैम :

इस स्टेशन पर इसकी आवश्यकता नहीं है ।

13. परिशिष्ट की सूची :

परिशिष्ट ए	समपार फाटक की कार्य प्रणाली।
परिशिष्ट बी	सिगनल और अन्तर्पार्शन की कार्य प्रणाली तथा स्टेशन पर संचार व्यवस्था।
अनुलग्नक I	मोटर प्वाइन्ट मशीन का क्रैन्क हैण्डिल द्वारा संचालन।
अनुलग्नक II	कलर लाइट सिगनलो को प्रकाशित करने की व्यवस्था।
अनुलग्नक III	लखनऊ जं० एवं ऐशबाग जं०/ ब्लाक हट 'ए' स्टेशनो के मध्य सत्त (कान्टिन्युअस) ट्रैक सर्किट के साथ ब्लाक पैनल की संचालन विधि।
अनुलग्नक IV	लखनऊ जं० एवं उत्तर रेलवे पावर केबिन के मध्य गाड़ियों की संचालन पद्धति ।
परिशिष्ट सी	टक्कर रोधी उपकरण (रक्षा कवच)(ए.सी.डी.)।
परिशिष्ट डी	गाड़ी पार्सिंग कर्मचारियों की ड्यूटी और प्रत्येक पारी में कर्मचारी।
परिशिष्ट ई	स्टेशन पर उपलब्ध कराये गये आवश्यक उपकरणों की सूची।
परिशिष्ट एफ	डी.के.स्टेशन, हाल्ट, आई.बी.एच., आई.बी.एस. और बाहरी साइडिंगो के संचालन नियम।
परिशिष्ट जी	विद्युतीकृत खण्डों पर गाड़ियों के परिचालन के नियम।

नोट : क. इन नियमों को किसी भी स्थिति में साधारण एवं सहायक नियमों को रदद करके, संशोधित करके अथवा सुधार करके न पढ़ा जाये।

ख. उपर्युक्त अनुच्छेद में कुछ साधारण एवं सहायक नियमों की ओर ध्यान आकर्षित किया गया है। नियम सम्पूर्ण नहीं है सभी अन्य साधारण और सहायक नियमों पर अन्य विशेष आदेशों या प्रशासन द्वारा समय-समय पर जारी किये गये अनुदेशों का पालन दृढ़ता से किया जाये।

परिशिष्ट – ए

समपार फाटक की कार्य प्रणाली

—कुछ नहीं —

परिशिष्ट – सी

टक्कर रोधी उपकरण (रक्षा कवच)

—कुछ नहीं —

परिशिष्ट 'डी'

परिचालन कार्यों के लिये कर्मचारियों का सामान्य उत्तरदायित्व

साधारण एवं सहायक नियमों में निर्धारित कर्तव्यों तथा प्रशासन द्वारा समय-समय पर जारी अनुदेशों के अतिरिक्त दैनिक संचालन कार्यों से सम्बन्धित स्टेशन कर्मचारियों के निम्नलिखित सामान्य कर्तव्य के प्रति उत्तरदायी होंगे :-

1. स्टेशन प्रबन्धक (राजपत्रित) :-

- 1.1 इस स्टेशन के स्टेशन प्रबन्धक का पद ग्रुप "बी" श्रेणी का है। इसलिए वह न केवल ग्रुप "बी" के परिचालन अधिकारी की ड्यूटी ही करेंगे बल्कि वह ग्रुप "बी" के वाणिज्यिक अधिकारी के कर्तव्य का निर्वहन भी करेंगे (जब तक कि स्टेशन पर ग्रुप "बी" का वाणिज्यिक अधिकारी तैनात नहीं हो जाता)। वह गाड़ियों की सुरक्षित रनिंग, यात्रियों की संरक्षा तथा रेल सम्पत्ति की संरक्षा का उत्तरदायित्व होगा।
- 1.2 स्टेशन प्रबन्धक स्टेशन का सर्वोपरि पर्यवेक्षक प्रभारी है तथा वह, कुशल एवं सुरक्षित कार्य के लिये सामान्य रूप से उत्तरदायी होंगे। कार्य क्षमता का उंचा मानक प्राप्त करने और इसे बनाये रखने के लिये स्टेशन प्रबन्धक का यह कर्तव्य है कि सभी श्रेणियों के कर्मचारी उनकी उपस्थिति का अनुभव करें साथ ही साथ संरक्षित कार्य सुनिश्चित करने, सामान्य कार्य में प्रगति लाने हेतु अथवा यार्ड में परिवर्तन लाने के सम्बन्ध में आवश्यक प्रस्ताव के साथ-साथ तरीकों और उपायों का सुझाव देना।
- 1.3 वह स्टेशन की सामान्य एवं संतोषजनक वर्किंग के लिये तथा स्टेशन पर गाड़ियों के परिचालन में सम्मिलित कार्यरत समस्त स्टाफ द्वारा अपनी-अपनी ड्यूटी को कुशलतापूर्वक निभाने के लिये उत्तरदायी होंगे।
- 1.4 अपनी आवधिक रात्रि निरीक्षण में वह न केवल जांच करेगा बल्कि सभी कमियों/ प्रबन्धों को ठीक करेगा और सम्बन्धित मण्डल अधिकारी को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करेंगे।
- 1.5 समय सारणी में परिवर्तन होने पर गाड़ियों की नवीन बर्थिंग/प्लेटफार्म आवंटन अनुसूची स्टेशन प्रबन्धक जारी करेंगे।
- 1.6 वह सभी दुर्घटनाओं को व्यक्तिगत रूप से अटेंड करेगा तथा सुनिश्चित करेगा कि सभी दुर्घटना विवरण मण्डल अधिकारी, लखनऊ को समय से प्रस्तुत किया जाए।
- 1.7 यदि कन्ट्रोल द्वारा अपेक्षित हो तो वह अपने नियंत्रण के अधीन स्टेशन या सेक्शन की ब्लॉकिंग में लाइन सहित सभी दुर्घटनाओं को अटेंड करेंगे।
- 1.8 वह स्वयं यह संतुष्टि करेंगे कि ट्रेन पासिंग से सम्बन्धित समस्त स्टाफ लागू नियमों से पूर्णतया परिचित है जिनमें साधारण तथा सहायक नियम 3.59 से 3.67 तक में फाग सिगनल सम्बन्धित उल्लिखित नियम भी शामिल हैं।

2. स्टेशन अधीक्षक (पर्यवेक्षक) :-

स्टेशन प्रबन्धक की अनुपस्थिति में गाड़ी संचालन तथा जनता के समस्त कार्यों के सम्बन्ध में स्टेशन अधीक्षक सीधे उत्तरदायी होंगे। इसके साथ ही उनके कर्तव्य में निम्न भी सम्मिलित हैं:-

- 2.1 स्टेशन पर कार्यरत सभी कर्मचारियों द्वारा सामान्य एवं सहायक नियम 5.01 के अनुसार सुपुर्द कार्यों का कुशलतापूर्वक निर्वहन सुनिश्चित कराना एवं सामान्य पर्यवेक्षण ।
- 2.2 सभी श्रेणी के कर्मचारी अपने रोस्टर के अनुसार कार्य कर रहे हैं तथा उनके द्वारा वर्तमान नियमों एवं अनुदेशों के अनुसार सही एवं संरक्षित कार्य पद्धति अपनाई जा रही है, इसे सुनिश्चित करने हेतु आवधिक जांच ।
- 2.3 समय-समय पर निकलने वाले संरक्षा एवं परिचालन से सम्बन्धित परिपत्रों, पम्पलेटों एवं गजटों इत्यादि को अद्यतन रखना एवं अपने अधीनस्थ कर्मचारियों को जानकारी देकर उनका आश्वासन लेना तथा स्टाफ को संरक्षा पद्धति एवं नियमों हेतु काउन्सिल करना।
- 2.4 आवधिक परीक्षण एवं जांच करके यह सुनिश्चित करना कि सभी कर्मचारियों को उनसे सम्बन्धित कार्यों का पूर्णरूपेण ज्ञान है।
- 2.5 रात्रि एवं औचक निरीक्षण द्वारा स्टाफ की सर्तकता तथा सिगनलों एवं कॉटों की क्रियाशीलता एवं सिगनलों की दृश्यता जाँचना।

कमशः पृष्ठ 2 पर

- 2.6 प्रत्येक दिन स्टेशन का निरीक्षण कर निम्न की क्रियाशीलता सुनिश्चित करेंगे :-
 - सभी यात्री सुविधायें जैसे पंखा, बत्ती, लिफ्ट, एसक्लेटर्स इत्यादि।
 - सभी उपकरण क्रियाशील हैं तथा खराबी को तुरन्त ठीक कराया गया हो या लघु मरम्मत पुस्तिका में अंकित हों।
 - गाड़ियों का संरक्षित एवं सुरक्षित परिचालन।
 - पैनल कक्ष/स्टेशन मास्टर कार्यालय, पार्सल कार्यालय, यार्ड, कोचिंग काम्प्लेक्स, अधीनस्थ समपार फाटक।
 - आरक्षण इन्क्वायरी, पब्लिक एड्रेस सिस्टम, पब्लिक इन्फार्मेशन डिस्प्ले सिस्टम, बुकिंग आफिस, टिकट चेकिंग, कैटरिंग एवं वेण्डिंग स्टाल इत्यादि।
 - पीने वाले पानी की उपलब्धता।
- 2.7 सुनिश्चित करना कि स्टेशन मास्टर कार्यालय/पैनल में टी0एस0आर0, नियम पुस्तिकाएँ, स्टेशन मास्टर डायरी, निरीक्षण पुस्तिकाएँ, सम्बन्धित किताबों तथा अन्य स्टेशन रिकार्डों का समुचित ढंग से रखरखाव व न्यूनतम निर्धारित अवधि तक संरक्षित रखा जा रहा है।
- 2.8 सुनिश्चित करना कि स्टेशन पर सभी आवश्यक संरक्षा उपकरण उपलब्ध एवं पूर्ण हैं, अपूर्ण होने की दशा में अविलम्ब आपूर्ति कराते हुये, यार्ड तथा यार्ड उपकरणों का आवधिक परीक्षण ।
- 2.9 सुनिश्चित करना कि स्टेशन पर आवश्यकतानुसार दिनों पर पर्याप्त स्टाक उपलब्ध है। वह विलम्बित गाड़ी को ध्यान में रखते हुये आवश्यक होने पर स्केच रेक हेतु कार्यवाही करेंगे तथा अपने स्टेशन पर उपलब्ध/आवंटित रिजर्व स्टाक कि निगरानी करेंगे।
- 2.10 सुनिश्चित करना कि आश्वासन पंजिका, प्रवीणता प्रमाण-पत्र तथा स्टेशन कार्यप्रणाली का समुचित ढंग से रख-रखाव ।

- 2.11 व्यक्तिगत रुचि लेकर टूप्स, पब्लिक, प्रिजनर व ट्रेजरी इत्यादि कैरेजों का शीघ्रता से निष्पादन करेगा।
- 2.12 जब कभी विशेष गाड़ी स्टेशन से चलाया जाना प्रस्तावित हो तो यह सुनिश्चित करना कि उसके लिये निर्धारित स्टाक सही लाइन पर समय से उपलब्ध कराकर संरक्षित कर दिया गया हो।
- 2.13 किसी गाड़ी के स्टेशन पर अथवा स्टेशन के बाहर विलम्बन की दशा में जिम्मेदारी निर्धारित करते हुये विस्तृत रिपोर्ट बनाकर मण्डल कार्यालय को भेजना।
- 2.14 सुनिश्चित करना कि सभी परिचालन कर्मचारी जिनका पी०एम०ई०/रिफ्रेशर/सेपटी कैम्प ड्यू हो, समय से विरमित कर दिये गये हों।
- 2.15 सभी अनियमितताओं और नियमों के उल्लंघन की जाँच कर उसकी रिपोर्ट मण्डल कार्यालय को भेजना।
- 2.16 दुर्घटना स्थल पर शीघ्र पहुँचना तथा समय से सभी सूचनाएँ एकत्र कर कन्ट्रोल को सूचित कर आवश्यक सहायता माँगना तथा दुर्घटना स्थल की जाँच कर सभी जिम्मेदार कर्मचारियों के बयान लेकर अपने निष्कर्ष के साथ ज्वाइन्ट रिपोर्ट बनाकर मण्डल कार्यालय को भेजना।
- 2.17 सुनिश्चित करना कि स्टेशन पर उपलब्ध आग बुझाने वाले यन्त्र जैसे अग्निशामक यन्त्र एवं आग बुझाने वाली बाल्टियाँ इत्यादि प्रयोग करने हेतु क्रियाशील अवस्था में हैं।
- 2.18 दुर्घटना बचाने और कार्य को सुरक्षित और सही विधि से लागू करने के लिये कर्मचारियों को प्रशिक्षित करना एवं दुर्घटना रजिस्टर व दुर्घटना चार्ट का रखरखाव कर इन्हें अद्यतन रखना।
- 2.19 सभी जन शिकायतों की जाँच करना तथा सम्बन्धित कर्मचारी का स्पष्टीकरण लेकर अपने रिमार्क के साथ मण्डल कार्यालय को समय से प्रेषित करना। दूसरे विभाग से सम्बन्धित शिकायत के मामले में उस विभाग के प्रभारी को आवश्यक कार्यवाही हेतु तुरन्त सूचित करने की व्यवस्था करे जिससे इसकी पुनरावृत्ति न हो।
- 2.20 ड्यूटी पर कार्यरत रहने पर निर्धारित साफ सुथरी वर्दी धारण करेगा।

क्रमशः पृष्ठ 3 पर

3. उप स्टेशन अधीक्षक :-

स्टेशन अधीक्षक को उसके कर्तव्यों व उत्तरदायित्वों के सुचारु रूप से पूरा करने में सहायता करना तथा उनकी अनुपस्थिति में उसके कर्तव्यों व उत्तरदायित्वों को करना और यह देखना कि अपने अधीन कार्यरत सभी कर्मचारियों द्वारा कार्य कुशलतापूर्वक लागू नियमों के अनुसार किये जा रहे हैं। इसके साथ-साथ इनके कर्तव्य में निम्न भी साम्मिलित हैं :-

- 3.1 यात्री गाड़ियों का समय पालन, सवारी डिब्बों का परिचालन तथा पार्सल क्लीयरेंस का पर्यवेक्षण करना।
- 3.2 गाड़ियों में गार्ड बाक्स व ब्रेकवान के संरक्षा उपकरणों का समय से लोडिंग सुनिश्चित करना।
- 3.3 उत्तर रेलवे से सम्पर्क स्थापित करके कोचिंग यानों/निरीक्षण यानों का मूवमेण्ट सुनिश्चित करना।
- 3.4 स्टेशन मैनेजर या स्टेशन अधीक्षक को सम्बोधित सभी तारों एवं सूचनाओं को निपटाना तथा यह देखना कि उस पर उचित कार्यवाही सुनिश्चित करना।
- 3.5 इस स्टेशन से चलने वाली/इस स्टेशन तक आने वाली गाड़ियों का सही समय से प्लेसमन्ट/विथड्राल होना सुनिश्चित कर इस सम्बन्ध का रिकार्ड रखना और शंटिंग मूवमेण्ट सुनिश्चित करना। स्टेशन

- डायरी, कोचिंग आदेश पुस्तिका, स्टेशन आदेश पुस्तिका, समयपालन पंजिका को अद्यतन रखना एवं मेमों बुक को सम्भालना।
- 3.6** स्टेशन मास्टर/आउट डोर से आपसी सामन्जस्य बनाकर व सहयोग करते हुये गाड़ियों की समय से संचालन व परिचालन कार्य हेतु उत्तम योजना बनाना एवं असामान्य कार्य प्रणाली में सहायता करना।
- 3.7** सभी गाड़ियों का निर्धारित अवधि में प्रस्थान होना सुनिश्चित करना।
- 3.8** दुर्घटना स्थल पर शीघ्र पहुँचना तथा समय से सभी सूचनाएं एकत्र कर कन्ट्रोल को सूचित कर आवश्यक सहायता माँगना तथा कन्ट्रोल के आदेशानुसार आवश्यकतानुसार सिविल अथारटी को भी सूचित करना एवं दुर्घटना से सम्बन्धित सूत्रो अथवा साक्ष्यों को जो दुर्घटना जाँच में सहायक हो, को सुरक्षित रखना।
- 3.9** आकस्मिक दशा में पैनल पर कार्य करना।
- 3.10** पर्यवेक्षकों से प्राप्त अनुदेशों को आदेश पुस्तिका में रिकार्ड कर सभी अनुदेशों का पालन सुनिश्चित करना बशर्तों यह अनुदेश संरक्षा नियमों की अवहेलना न करते हो।
- 3.11** जब कभी विशेष गाड़ी स्टेशन से चलाया जाना प्रस्तावित हो तो यह सुनिश्चित करना कि उसके लिये निर्धारित स्टाक सही लाइन पर समय से उपलब्ध कराकर संरक्षित कर दिया गया हो।
- 3.12** अपनी शिफ्ट के दौरान स्टेशन पैनल का नियमित निरीक्षण करना।
- 3.13** ट्रेन्स ब्रान्च के कार्यों का पर्यवेक्षण तथा स्टेशन अधीक्षक से समयानुकूल सहयोग करना।
- 3.14** मण्डलीय नियंत्रण से सम्पर्क बनाये रखना तथा नियंत्रण कार्यालयों से प्राप्त सभी आदेशों के अनुपालन को सुनिश्चित करना।
- 3.15** ड्यूटी पर कार्यरत रहने पर निर्धारित साफ सुथरी वर्दी धारण करेगा।

4. स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर/आउटडोर (पैनल पर) :-

पैनल का प्रभारी है तथा स्टेशन मास्टर/आउटडोर गाड़ियों के संचालन आगमन/प्रस्थान/ पार्सलों के लोडिंग/अनलोडिंग तथा वैहिकल के काटने एवं जोड़ने सम्बन्धी विषयों के भी प्रभारी होंगे। पैनल पर गाड़ी संचालन से सम्बन्धित अन्य सभी कर्मचारियों को उनके द्वारा दिये गये अनुदेशों तथा निर्देशों के अनुसार कार्य करना होगा। इसके अतिरिक्त उसके कर्तव्य में निम्नलिखित कार्य सम्मिलित होंगे:-

- 4.1** साधारण तथा सहायक नियम एवं स्टेशन कार्य प्रणाली में अंकित नियमों के अनुसार गाड़ियों का आगमन तथा प्रस्थान निर्धारित समयानुसार सुनिश्चित करना।
- 4.2.** मण्डल के खण्ड नियंत्रक से बराबर सम्पर्क कर गाड़ियों के बर्थिंग की व्यवस्था करना इसके लिये कार्यरत 'स्टेशन मास्टर (पैनल)' को भी समय से सूचित करना।
- 4.3** यात्री तथा स्पेशल यात्री गाड़ियों के समय उपस्थित होकर सम्बन्धित गाड़ियों के सम्बन्धित कार्य को पूरा कराकर समय से प्रस्थान करना सुनिश्चित करेगा।

कमशः पृष्ठ 4 पर

- 4.4** दुर्घटना के समय उपस्थित होकर उससे सम्बन्धित सूचना एकत्र करना एवं स्टेशन प्रबन्धक/स्टेशन अधीक्षक के आदेशानुसार कार्य करना।
- 4.5** स्टेशन यार्ड से यात्री गाड़ियों से निरीक्षण यानों, पार्सल वान, थ्रू कोच तथा क्षतिग्रस्त कोच इत्यादि को मार्शलिंग आदेशानुसार पैसेन्जर गाड़ियों में लगवाना तथा कटवाना एवं लोको शन्टर के कार्यों का निर्धारण करना।

- 4.6 स्टेशन प्रबन्धक/स्टेशन अधीक्षक को अंकित सभी प्रकार के मेमों एवं प्रपत्र इत्यादि जो कोचिंग स्टाक/गाड़ियों के संचालन से सम्बन्धित हैं, को प्राप्त करना। कोचिंग स्टाक के संचालन के बारे में आदेशों का अनुपालन तथा सम्बन्धित को सूचना पत्र/कार्य आदेश जारी करना।
- 4.7 ट्रॉजिट लगेज तथा पार्सलों को प्रथम उपलब्ध गाड़ियों से भेजने की व्यवस्था सुनिश्चित करना। लदे तथा खाली स्टाक की त्वरित ढुलाई (विलियरेन्स)।
- 4.8 गाड़ी एवं वाहनों के संचालन सम्बन्धी पूर्व योजना को बनाना तथा अपेक्षित गाड़ियों के परिचालन के लिये अग्रिम प्रबन्ध करना।
- 4.9 यथा सम्भव जनता के परिवाद को देखना तथा निवारण करना।
- 4.10 प्रस्थान करने वाली गाड़ी हेतु सतर्कता आदेश (टी-409) को गार्ड एवं चालक को समय से मिलना सुनिश्चित करना। शटिंग स्टाफ कि कार्यप्रणाली पर निगाह रखेगा।
- 4.11 वह वर्क आर्डर तथा प्लान का पर्यवेक्षण कर अपने नियन्त्रण क्षेत्र के अर्न्तगत सभी मूवमेण्ट के लिये लोको शन्टर व शन्टिंग मास्टर को दिशा निर्देश जारी करेगा।
- 4.12 स्टेशन मास्टर/पैनल आपरेटर व मुख्य यार्ड मास्टर से सामन्जस्य स्थापित कर स्टेशन से सही समय पर लोड को पिट लाइन पर भेजना/मँगवाना।
- 4.13 किसी भी असमान्य कार्यप्रणाली की दशा में ही कार्यरत स्टेशन मास्टर/इन्डोर की भी ड्यूटी करेगा।
- 4.14 ड्यूटी पर कार्यरत रहने पर निर्धारित साफ सुथरी वर्दी धारण करेगा।

5. स्टेशन मास्टर/इन्डोर (पैनल पर) :-

गाड़ी के सुरक्षित तथा कुशल संचालन के लिये उत्तरदायी है। पैनल पर गाड़ी संचालन से सम्बन्धित सभी कर्मचारी उसके आदेशों व निर्देशों के अधीन कार्य करेंगे और अन्य बातों के साथ-साथ उसके कर्तव्यों में निम्नलिखित बातें शामिल हैं :-

- 5.1 जब कभी थोड़ी देर के लिये अपने कार्यालय से बाहर जाना हो तो प्राइवेट संख्या पुस्तिका निजी अभिरक्षा में रखेगा।
- 5.2 डिटेन्शन पंजिका, काशन आर्डर रजिस्टर तथा अन्य पैनल सम्बन्धित रिकार्ड को मेन्टेन करने तथा अद्यतन रखने के लिये उत्तरदायी होगा।
- 5.3 वह सेक्शन गाड़ी नियन्त्रक व आउटडोर से परामर्श लेने के पश्चात गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान तथा शटिंग कार्य हेतु स्टेशन मास्टर/पैनल को सिगनल 'आफ' करने हेतु निर्देश देगा।
- 5.4 गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान को शीघ्रता से कंट्रोल को सूचित करेगा तथा पर्यवेक्षकों से प्राप्त अनुदेशों का पालन सुनिश्चित करेगा बशर्ते यह अनुदेश संरक्षा नियमों की अवहेलना न करते हो।
- 5.5 किसी दुर्घटना की स्थिति में तुरन्त सेक्शन कन्ट्रोलर, स्टेशन प्रबन्धक, स्टेशन अधीक्षक, उप स्टेशन अधीक्षक, स्टेशन मास्टर/आउट डोर को सम्बन्धित सभी उपलब्ध सूचनाये जैसे दुर्घटना स्थल, कारण तथा सहायता इत्यादि के विषय में सूचित करेगा।
- 5.6 विलम्ब से आने वाली तथा प्रस्थान करने वाली गाड़ियों का कारण कन्ट्रोल को सूचित करेगा।
- 5.7 गाड़ी संचालन से सम्बन्धित किताबों को नवीनतम शुद्धि पर्ची लगाकर अद्यतन अपने पास रखेगा तथा नियमों की जानकारी रखेगा। निरीक्षण के दौरान मॉगे जाने पर अपनी इस किताब को उपलब्ध करायेगा।

- 5.8 अपने पर्यवेक्षक को से पूर्व में अनुमति लिये बगैर ड्यूटी पर अनुपस्थित नहीं होगा। रिलीफ द्वारा चार्ज ग्रहण किये बगैर ड्यूटी नहीं छोड़ेगा और न ही पर्यवेक्षक को से पूर्व में अनुमति लिये बगैर ड्यूटी बदलेगा।

कमशः पृष्ठ 5 पर

- 5.9 पर्यवेक्षक को द्वारा दिये गये नियमानुकूल आदेशों का पालन करेगा जो कि लागू नियमों का उल्लंघन न करते हो।
- 5.10 किसी भी असामान्य कार्यप्रणाली की दशा में ही कार्यरत स्टेशन मास्टर/पैनल की भी ड्यूटी करेगा।
- 5.11 लाइन क्लीयर अनुमति लिये/दिये जाने वाली गाड़ी का विवरण स्टेशन मास्टर/ आउट डोर तथा इन्चवायरी को भी देगा।
- 5.12 ट्रेक सर्किट विफलता के समय स्वयं देखकर लाइनों का साफ एवं बाधा रहित होने का सत्यापन कर स्टेशन मास्टर/पैनल को प्राइवेट नम्बर के आदान प्रदान द्वारा सूचित करेगा।
- 5.13 वह शंटिंग संचालन या कोई दूसरी परिचालन सम्बन्धी सूचना हेतु शंटिंग स्टाफ या किसी गाड़ी के चालक या पाली में कार्यरत सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारी के मरम्मतकर्ता को एनाउन्समेन्ट के द्वारा सूचित करेगा।
- 5.14 असामान्य कार्यप्रणाली की दशा में अथवा कार्य हेतु बुलाये जाने पर साधारण एवं सहायक नियम के अनुसार गाड़ी के लाइन क्लियर लेने/देने, पैनल आपरेशन या शंटिंग कार्य हेतु भी उत्तरदायी होगा।
- 5.15 कॉटो की विफलता होने पर कॉटो को क्रेन्क हैण्डिल द्वारा सेट कर क्लैम्प व पैड लाक कराने का उत्तरदायी होगा तथा कॉटो को वांछित दिशा में क्लैम्प पैडलाक हो जाने के पश्चात इसकी सूचना स्टेशन मास्टर/पैनल को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान द्वारा देगा।
- 5.16 इंजी. प्रतिबन्धों का रिकार्ड अद्यतन रखेगा। प्रत्येक सोमवार को सर्तकता आदेश रजिस्टर को ब्राट फारवर्ड करेगा।
- 5.17 यह सुनिश्चित करेगा कि सभी गाड़ियों को सही सर्तकता आदेश दिया गया है।
- 5.18 स्टेशन से प्रस्थान करने वाली प्रत्येक गाड़ी के गार्ड, लोको पायलट एवं सहायक लोको पायलट को समय से सर्तकता आदेश जारी किया जाना एवं उसकी पावती लेना सुनिश्चित करेगा।
- 5.19 गाड़ी नियन्त्रक व कर्षण नियन्त्रक से सम्पर्क करके आवश्यकतानुसार इन्जी० ब्लाक/ पावर ब्लाक/ट्राफिक ब्लाक व डिस्कनेक्शन/रीकनेक्शन देने/लेने के लिए उत्तरदायी होगा तथा इसकी सूचना स्टेशन मास्टर/पैनल, स्टेशन मास्टर आउटडोर, उपस्टेशन अधीक्षक को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान द्वारा देगा।
- 5.20 स्टेशन यार्ड में लाइनों पर वाहनों की स्टेब्लिंग करते समय सी.एस. आर का पूरा ध्यान रखेगा तथा स्टेबल लोड की सिक्वोरिंग नियमानुसार किया जाना सुनिश्चित करेगा।
- 5.21 ड्यूटी पर कार्यरत रहने पर निर्धारित साफ सुथरी वर्दी धारण करेगा।

6 स्टेशन मास्टर/पैनल:-

स्टेशन मास्टर/इन्डोर के दिशा निर्देश में वह पैनल का ठीक ढंग से आपरेशन करने हेतु सीधे जिम्मेदार है। इसके अलावा इसकी ड्यूटी निम्न है:-

- 6.1 साधारण एवं सहायक नियम के अनुसार गाड़ी के लाइन क्लियर लेने/देने या शंटिंग कार्य हेतु उत्तरदायी होगा।
- 6.2 कन्ट्रोल पैनल का संचालन, स्टेशन मास्टर/इन्डोर के निर्देशानुसार स्वयं करेगा तथा कार्यरत रहने पर किसी भी अनाधिकृत व्यक्ति को पैनल में छेड़छाड़ नहीं करने देगा।

- 6.3 जब कभी थोड़ी देर के लिये अपने कार्यालय से बाहर जाना हो तो कन्ट्रोल पैनल की चाभी तथा प्राइवेट संख्या पुस्तिका निजी अभिरक्षा में रखेगा।
- 6.4 ड्यूटी हेतु कार्य ग्रहण करने से पूर्व यह सुनिश्चित करेगा कि सभी कॉटों तथा सिगनल क्रियाशील दशा में हैं व गाड़ी आवागमन सम्बन्धित सभी रजिस्टर, रिकार्ड उपलब्ध हैं।
- 6.5 पैनल के ठीक से आपरेशन, कॉटों की सेटिंग, लाकिंग एवं सिगनलों को 'टेक आफ' करने हेतु सीधे उत्तरदायी है।
- 6.6 वह पैनल पर प्रदत्त ब्लाक पैनल एवं ब्लाक टेलीफोन का स्वयं संचालन करेगा तथा किसी भी अनाधिकृत व्यक्ति को ब्लाक पैनल/ब्लाक टेलीफोन का प्रयोग नहीं करने देगा।

क्रमशः पृष्ठ 6 पर

- 6.7 ट्रेन सिगनल रजिस्टर/डाटा लागर फीडिंग/सी.ओ.ए. को मेन्टेन करने तथा अद्यतन रखने के लिये उत्तरदायी होगा।
- 6.8 किसी गाड़ी का लाइन क्लीयर देने/लेने के उपरान्त अपने को कार्य मुक्त तब तक न समझेगा जब तक गाड़ी पूरी आ न जाये/अगले स्टेशन पहुँच न जाये।
- 6.9 लाइन क्लीयर अनुमति लिये/दिये जाने वाली गाड़ी का विवरण स्टेशन मास्टर/पैनल को देगा।
- 6.10 शंटिंग संचालन हेतु पैनल से मोटर चालित कॉटो को सेट करना, लाक करना तथा शंटिंग सिगनलों को 'टेक आफ' करने का उत्तरदायी है।
- 6.11 सिगनल को "आफ" करने हेतु सम्बन्धित बटन को दबाने से पूर्व यह स्वयं सुनिश्चित करेगा कि स्टेशन संचालन नियमावली के अनुसार आगमन सिगनल को "आफ" करने कि शर्तें सभी पूरी हैं और लाइन साफ है।
- 6.12 पैनल पर उपलब्ध संकेतो को देखकर यह सुनिश्चित करेगा कि सिगनल चमकदार प्रज्ज्वलित हैं और उनका संकेत सही मिल रहा है।
- 6.13 यह सुनिश्चित करेगा कि सभी शंटिंग संचालन जारी आदेशों व सा. एवं स.नि. 5.19 के अनुसार किये जा रहें हैं।
- 6.14 ट्रैक, सिगनल, कॉटों, पैनल की चाभी इत्यादि की विफलता की सूचना स्टेशन मास्टर/पैनल को देगा तथा सिगनल विफलता परिपत्र प्रपत्र व पी.एल.सी जारी करेगा।
- 6.15 ब्लॉक पैनल/ब्लाक टेलीफोन, ट्रैक, सिगनल, कॉटा विफलता इत्यादि की लिखित सूचना ई.एस.एम./एम.एस.एम को देकर साथ ही इसकी इंट्री सिगनल विफलता रजिस्टर में करेगा तथा सम्बन्धित प्रपत्र जारी करेगा।
- 6.16 अपने पर्यवेक्षको से पूर्व में अनुमति लिये बगैर ड्यूटी पर अनुपस्थित नहीं होगा। रिलीफ द्वारा चार्ज ग्रहण किये बगैर ड्यूटी नहीं छोड़ेगा और न ही पर्यवेक्षको से पूर्व में अनुमति लिये बगैर ड्यूटी बदलेगा।
- 6.17 किसी गाड़ी के लाइन क्लीयर के उपरान्त अपने को कार्य मुक्त तब तक न समझेगा जब तक गाड़ी पूरी आ न जाये/अगले स्टेशन पहुँच न जाये।
- 6.18 पर्यवेक्षको द्वारा दिये गये नियमानुकूल आदेशो का पालन करेगा जो कि लागू नियमों का उल्लंघन न करते हो।
- 6.19 यह सुनिश्चित करेगा कि कॉटों, सिगनलों, ट्रैक सर्किटों, कैंक हैन्डिल इत्यादि के सही संकेत सही जगह पर प्रदर्शित हो रहे हैं।
- 6.20 यार्ड में आने/जाने वाली गाड़ियों को स्टेशन मास्टर/इन्डोर के निर्देशानुसार वांछित कागजात देने का उत्तरदायी है।

- 6.21 ट्रेक सर्किट कि विफलता के समय रनिंग लाइन को साफ होना स्टेशन मास्टर/ इन्डोर से प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान द्वारा सुनिश्चित करेगा।
- 6.22 आने वाली गाड़ियों का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करेगा तथा आवश्यकतानुसार पूर्ण आगमन पुस्तिका पर गाड़ी का पूर्ण आगमन मँगाने के लिये उत्तरदायी होगा।
- 6.23 कॉटों की विफलता के समय सम्बन्धित कॉटों को वाछित रूट हेतु कैंक हैंडिल द्वारा सेट व क्लैम्प पैडलाक होना, स्टेशन मास्टर/इन्डोर से प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान द्वारा सुनिश्चित करेगा व सम्बन्धित कैंक हैंडिल को पैनल से रिलीज करने के लिए उत्तरदायी होगा।
- 6.24 ड्यूटी पर कार्यरत रहने पर निर्धारित साफ सुथरी वर्दी धारण करेगा।

7. मुख्य यार्ड मास्टर/यार्ड मास्टर :-

यार्ड का पर्यवेक्षकीय प्रभारी है और यार्ड के सुरक्षित तथा कुशल संचालन के लिये उत्तरदायी है। ड्यूटी पर कार्यरत रहने पर निर्धारित साफ सुथरी वर्दी धारण करेगा। इसके साथ-साथ इनके कर्तव्य में निम्न भी सम्मिलित हैं:-

- 7.1 वह वर्क आर्डर तथा प्लान का पर्यवेक्षण कर अपने नियन्त्रण क्षेत्र के अन्तर्गत सभी मूवमेण्ट के लिये शंटिंग मास्टर को समझाकर उचित दिशा निर्देश जारी करेगा।

कमश: पृष्ठ 7 पर

- 7.2 वह ट्रेन्स क्लर्क द्वारा जारी वर्क आर्डर के अनुसार गाड़ियों का प्लसमेन्ट विथड्राल एवं स्टाक क्लीयरेंस सुनिश्चित करेगा। चार्ज में प्राप्त शेष कार्य एवं आर्डर पुस्तिका में प्राप्त आदेशों के अनुसार कार्य का सम्पादन करेगा।
- 7.3 वह गाड़ी संचालन सम्बन्धी स्टेशन मास्टर (आउटडोर/इन्डोर) के निर्देशों का पालन करेगा।
- 7.4 कोचिंग के संचालन के सम्बन्ध में दिये गये आदेशों तथा निर्देशों का पालन करना।
- 7.5 स्टेशन पर प्रदत्त विभागीय तथा अन्य साइडिंगों में/से कोचिंग वाहनों का रखना और ले जाना।
- 7.6 लदे हुये अथवा रिक्त वाहनों का शीघ्रातिशीघ्र निस्तारण करना।
- 7.7 वह स्टेशन मास्टर (आउटडोर/इन्डोर) से बराबर सम्पर्क बनाये रखेगा।
- 7.8 गाड़ियों एवं वाहनों के संचालन सम्बन्धी पूर्व योजना को पहले से ही व्यवस्था करना।
- 7.9 यार्ड में शंटिंग इंजन के कार्यों का पर्यवेक्षण करना।
- 7.10 भेजे जाने वाले कोचिंग वाहनों का सही-सही निस्तारण करना।
- 7.11 जब कभी आवश्यकता हो, कोचिंग स्टाक की शंटिंग कार्य में स्टेशन अधिकारियों की अपेक्षित सहायता करना।
- 7.12 प्लेटफार्म पर से कोचिंग रेक को समय से लाने तथा हटाने के लिये स्टेशन मास्टर (आउटडोर/इन्डोर) से बराबर सम्पर्क बनाये रखने के लिए उत्तरदायी होगा।
- 7.13 गाड़ी परीक्षक को गाड़ी के परीक्षण हेतु सही समय से मेमों भेजना तथा उसका फिट सर्टिफिकेट प्राप्त करना। उक्त परिचालन सम्बन्धी कर्तव्यों के अतिरिक्त स्टेशन प्रबन्धक/स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन

- मास्टर(इन्डोर/आउटडोर) से बराबर सम्पर्क बनाये रखेगा। प्रशासन द्वारा समय-समय पर दिये गये अन्य विशेष कार्यों का भी अनुपालन सुनिश्चित करना।
- 7.14 अपने पर्यवेक्षको से पूर्व में अनुमति लिये बगैर ड्यूटी पर अनुपस्थित नहीं होगा। रिलीफ द्वारा चार्ज ग्रहण किये बगैर ड्यूटी नहीं छोड़ेगा और न ही पर्यवेक्षको से पूर्व में अनुमति लिये बगैर ड्यूटी बदलेगा।
- 7.15 वाशिंग/कोचिंग काम्प्लेक्स व पिटलाइन से कोचिंग स्टाक को सही प्लेटफार्म पर प्लेस करवाने की व्यवस्था करना। शंटिंग कार्य व शंटिंग इंजन के कार्य सम्पादन का पर्यवेक्षण करना। शंटिंग संचालन हेतु नियमानुसार शंटिंग आदेश जारी करेगा।
- 7.16 कोचिंग यार्ड में उपलब्ध स्टेब्लिंग लाइनों में वाहनों की स्टेब्लिंग करते समय सी.एस.आर का पूरा ध्यान रखेगा तथा स्टेबल लोड की सिक्वोरिंग नियमानुसार किया जाना सुनिश्चित करेगा।
- 7.17 कोचिंग स्टाक के संचालन के बारे में आदेशों का अनुपालन तथा सम्बन्धित को सूचना पत्र/कार्य आदेश जारी करना।
- 7.18 यात्री गाड़ियों से निरीक्षण यानों, पार्सल वान, थ्रू कोच तथा क्षतिग्रस्त कोच इत्यादि को मार्शलिंग आदेशानुसार पैसेन्जर गाड़ियों में लगवाना तथा कटवाना।
- 7.19 ड्यूटी पर कार्यरत रहने पर निर्धारित साफ सुथरी वर्दी धारण करेगा।

8. शंटिंग मास्टर :-

- 8.1 वह अपनी ड्यूटी शुरू करने से पहले मुख्य यार्ड मास्टर/स्टेशन मास्टर (आउटडोर) से औपचारिक शंटिंग आदेश प्राप्त करेगा।
- 8.2 वह मुख्य यार्ड मास्टर/स्टेशन मास्टर (आउटडोर) के आदेशों का सामान्य एवं सहायक नियम के अनुसार पालन करेगा।
- 8.3 वह रेको की सही मार्शलिंग तथा यार्ड की सभी शंटिंग जैसे रेको के प्लेसमेंट, विथड्राल, वाहनों का काटना/जोड़ना तथा वाहनों की प्रापर सिक्वोरिंग कराने इत्यादि कार्य को संरक्षा के साथ बिना विलम्ब करने के लिये उत्तरदायी है।
- 8.4 वह मुख्य यार्ड मास्टर/स्टेशन मास्टर (आउटडोर) के समक्ष आने वाले शंटिंग मास्टर को चार्ज देने के बाद ही ड्यूटी से कार्यमुक्त होगा व मुख्य यार्ड मास्टर/स्टेशन मास्टर (आउटडोर) चार्ज देने का समय डायरी में अंकित करेगा।

कमश: पृष्ठ 8 पर

- 8.5 जो कॉटे पैनल से नहीं संचालित होते हैं उनको सही सेट कराकर क्लैम्प व पैड लाक होना (यार्ड मास्टर/स्टेशन मास्टर(आउटडोर) के आदेशानुसार) सुनिश्चित करके ही चालक को सिगनल देगा तथा शंटिंग स्टाफ की कार्यप्रणाली का पर्यवेक्षण करेगा।
- 8.6 अपने पर्यवेक्षको से पूर्व में अनुमति लिये बगैर ड्यूटी पर अनुपस्थित नहीं होगा। रिलीफ द्वारा चार्ज ग्रहण किये बगैर ड्यूटी नहीं छोड़ेगा और न ही पर्यवेक्षको से पूर्व में अनुमति लिये बगैर ड्यूटी बदलेगा।
- 8.7 शंटिंग कार्य समाप्त होने के उपरान्त संचालित किये गये नॉन इन्टरलॉकड कांटों को नार्मल स्थिति में रखना सुनिश्चित करेगा।
- 8.8 यार्ड में उपलब्ध स्टेब्लिंग लाइनों में वाहनों की स्टेब्लिंग करते समय सी.एस.आर का पूरा ध्यान रखेगा तथा स्टेबल लोड की सिक्वोरिंग नियमानुसार किया जाना सुनिश्चित करेगा।
- 8.9 शंटिंग के दौरान स्वयं एवं उपस्थित सक्षम रेल कर्मचारियों द्वारा हैन्ड सिगनलों के स्पष्ट संकेतों द्वारा शंटिंग कार्य करवाना सुनिश्चित करेगा।

8.10 ड्यूटी पर कार्यरत रहने पर निर्धारित साफ सुथरी वर्दी धारण करेगा।

9. कॉटावाला :-

कार्यरत कॉटावाला, स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर(आउटडोर/इन्डोर/पैनल)/मुख्य यार्ड मास्टर/शंटिंग मास्टर के सभी नियमानुकूल आदेशों को मानेगा। उन सभी कॉटो का पूर्ण प्रभारी है जिनपर उसे काम करना है। अन्य बातों के साथ-साथ उसके कर्तव्यों में निम्न कार्य भी शामिल है :-

- 9.1 शंटिंग कार्य को निष्पादित कराने वाले पर्यवेक्षक के आवश्यकतानुसार उनके दिशा निर्देश पर डिब्बों की कपलिंग को जोड़ने या खोलने का कार्य करेगा।
- 9.2 शंटिंग कार्य के दौरान आवश्यकता पड़ने पर खतरे का सिगनल प्रदर्शित करेगा।
- 9.3 असामान्य परिस्थितियों में कार्यरत स्टेशन मास्टर के दिशा निर्देश पर सम्बन्धित कॉटो का क्लैम्प व पैडलाक होना सुनिश्चित कर गाड़ी को पायलट करेगा। आवश्यकतानुसार आइसोलेटर का संचालन करेगा।
- 9.4 नान-इन्टरलाकड यार्ड में शंटिंग करते समय कॉटो को सही सेट व लॉक कर उनको रक्षित करेगा तथा कॉटो पर से गाड़ी के गुजरते समय या उन पर खड़ी रहने की दशा में कॉटो को नहीं छोड़ेगा।
- 9.5 शंटिंग कार्य के निष्पादन के उपरान्त वह सुनिश्चित करेगा कि लोड फाऊलिंग मार्क साफ करके खड़ा है।
- 9.6 शंटिंग कार्य समाप्त होने के उपरान्त संचालित किये गये नॉन इन्टरलॉकड कांटों को नार्मल स्थिति में रखेगा।
- 9.7 स्टेशन पर वाहनों को सुरक्षित रखने के लिए नियमानुसार बुडन स्ट्रैंग लगाना व सेपटी चेन बांधकर ताला लगाना।
- 9.8 आवश्यकता पड़ने पर गाड़ियों के गार्ड से पूर्ण आगमन रिपोर्ट लेना।
- 9.9 दिन में हाथ झण्डी व रात्रि के समय हाथ बत्ती के साथ अपना कार्य निष्पादित करेगा।
- 9.10 सम्बन्धित सिगनल का आफ होना देखकर या रुट का सही सेट व लाक होना स्वयं सुनिश्चित कर गाड़ी के ड्राइवर को सिगनल विफलता परिपत्र, सर्तकता आदेश, पी०एल०सी० व आवश्यक मेमो सौंपेगा।
- 9.11 ट्रैक के विफल हो जाने की दशा में सम्बन्धित स्टेशन मास्टर को लाइन का साफ व बाधा रहित होना सुनिश्चित करने हेतु मदद करेगा।
- 9.12 अपने पर्यवेक्षक से पूर्व में अनुमति लिये बगैर ड्यूटी पर अनुपस्थित नहीं होगा। रिलीफ द्वारा चार्ज ग्रहण किये बगैर ड्यूटी नहीं छोड़ेगा और न ही पर्यवेक्षक से पूर्व में अनुमति लिये बगैर ड्यूटी बदलेगा।
- 9.13 ड्यूटी पर कार्यरत रहने पर निर्धारित साफ सुथरी वर्दी धारण करेगा।

क्रमशः पृष्ठ 9 पर

10 गाड़ी लिपिक:-

- 10.1 वह स्टेशन प्रबन्धक/स्टेशन अधीक्षक के सभी निर्देशों के तहत कार्य करेगा।
- 10.2 वह अपने समस्त रिकार्ड के साथ-साथ कोचिंग आदेश पंजिका, अग्रिम आदेश पंजिका को समुचित तथा सही ढंग से रखेगा, स्टॉक की सही स्थिति, स्टॉक की गतिशीलता व दैनिक आदेश पुस्तिका का समुचित रख-रखाव सुनिश्चित करेगा। सी.ओ.आई.एस. पर मिलने वाले आदेशों को स्टेशन अधीक्षक/उप स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर (आउटडोर)/मुख्य यार्ड मास्टर को अवगत करायेगा। स्टॉक की सही

- स्थिति इस प्रकार दर्शायी जायेगी कि स्टाक के संचालन के वास्तविक दिन की समुचित अनुवर्ती कार्यवाही सुनिश्चित की जा सके।
- 10.3 वह स्टाक के संचालन सम्बन्धी वर्क आर्डर समय से तैयार करने के उपरान्त स्टेशन अधीक्षक/उप स्टेशन अधीक्षक को सौपेगा। स्टेशन अधीक्षक/उप स्टेशन अधीक्षक इसे स्टेशन मास्टर (आउटडोर)/मुख्य यार्ड मास्टर/शंटिंग मास्टर एवं सम्बन्धित शाखाओं को भेजेगा ताकि उक्त सूचनाओं के अभाव में कार्य में बाधा उत्पन्न न हो।
- 10.4 वह यार्ड में निरीक्षण कर प्लेटफार्म पर या यार्ड में गाड़ियों के कम्पोजीशन व मार्शलिंग की वास्तविक स्थिति की सूचना नियन्त्रक अधिकारी व पर्यवेक्षक को देगा।
- 10.5 स्टाक को अनावश्यक डिटेन्शन व गलत प्रेषण से बचाया जाना सुनिश्चित करेगा।
- 10.6 सभी परिचालनिक सांख्यिकी को भली-भाँति व्यवस्थित किये जाने का उत्तरदायी होगा।
- 10.7 वह प्रतिदिन रेको में पुराने कोचो/स्पेशल स्टाक/बोगियो तथा कोचो की कमी की सूची तैयार करेगा तथा उनकी अनुवर्ती कार्यवाही हेतु सम्बन्धित प्राधिकारियों को सूचित करेगा।
- 10.8 वह यह सुनिश्चित करेगा कि कोचिंग यार्ड में स्टाक की 06.00 बजे की स्थिति सही-सही तैयार कर सी.ओ.आई.एस. पर फीडिंग कर अद्यतन करेगा।
- 10.9 अपने पर्यवेक्षक से पूर्व में अनुमति लिये बगैर ड्यूटी पर अनुपस्थित नहीं होगा। रिलीफ द्वारा चार्ज ग्रहण किये बगैर ड्यूटी नहीं छोड़ेगा और न ही पर्यवेक्षक से पूर्व में अनुमति लिये बगैर ड्यूटी बदलेगा।

परिशिष्ट "ई"

क्रम	विवरण	स्टे.मा./पैनल	उप स्टे.अधीक्षक (स्टेशन पर)	या.मा. कार्यालय
1	बटन कालर्स	6	—	—
2	पावर ब्लॉक बटन कालर्स	6	—	—
3	हाथ सिगनल झण्डी	4 जोड़ा (लाल/हरा)	2 जोड़ा (लाल/हरा)	6 जोड़ा (लाल/हरा)
4.	हैण्ड सिगनल लैम्प (ट्राई कलर बैट्री आपरेटेड)	3	1	2
5	संरक्षा जंजीर	16	—	24
6	क्लैम्प	12	—	20
7	पैड लाक चाभी सहित	30	—	45
8	अग्निशामक यन्त्र	2	2	2
9	अग्निशामक बाल्टियाँ	6	6	—
10	वूडेन स्प्रेग	32	—	48
11	वी०एच०एफ० सेट 25 वाट	1	1	1
12	वी०एच०एफ० सेट 5 वाट	6	2	5
13	प्राथमिक उपचार पेटी	1	1	1
14	पटाखा सिगनल	50	—	—
15	व्हील चेयर	—	1	—
16	स्ट्रेचर	—	2	—

परिशिष्ट "एफ"

डी.के. स्टेशन, हॉल्ट, आई.बी.एच, आई.बी.एस और बाहरी
साइडिंगो के संचालन नियम

———— कोई नहीं ————

